
A LA LOUPE : AUTO UNION
p. 48 1000 SP CABRIOLET
26 PAGES TECHNIQUES
LANCIA FULVIA COUPÉ p. 84
Démontage habitacle [1]
FIAT 500
Remontage de la boîte de vitesses [5] p. 92
RESTAURATION
Goggomobil TS 250 [4] p. 98
Piaggio P400 V 1980 p. 102
FICHES PRATIQUES p. 111
Bien nettoyer sa voiture ancienne [4]
GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN ... NCIENNE
Mensuel - Volume 24 - Numéro 261 - Décembre 2018 - 4,20 € - ISSN 1262-4357
SIMCA 1000 • LANCIA FULVIA COUPÉ 1.2 HF • SEAT 124 D • RENAULT 4 CV • AUTO UNION 1000 SP CAB • 5 TRICYCLECARS
p. 18
DOSSIER
SIMCA 1000
HISTOIRE • ESSAI • ÉVOLUTIONS • GUIDE D'ACHAT
LANCIA FULVIA COUPÉ 1.2 HF
p. 32
p. 40
ESSAIS
SEAT 124 D
D'YRSAN DS
SANDFORD GRAND SPORT
BSA BEEZA
5 TRICYCLECARS : LES AVIONS SANS AILES
p. 64
MORGAN MX2 SUPER SPORTS
DARMONT ÉTOILE DE FRANCE
DOCS D'ÉPOQUE
p. 56
RENAULT 4CV
+ 23 DÉCEMBRE 1983 : LES FILLES DE SOCHAUX ■ LANCIA D23 AU PORTUGAL ■ PORTRAIT : NICULAE APOSTOL [ROUMANIE] ■ CLUBS DU MONDE : CLASSIC CAR CLUB OF MANHATTAN [USA]
http://gazoline.n
M 05076 - 261S - F: 4,20 € - RD
France - Andorre : 4,20 € • Belgique - Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 FS • Autriche : 6 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 5,70 € • Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 800 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5 € • Mayotte : 6,20 € • Maroc : 60 DH



VOLUME 24 - NUMÉRO 261
Date de parution
27 novembre 2018

ADMINISTRATION
Gazoline est édité par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €
Siège social
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
RCS Nanterre 479348468
Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur Général
Michel Hommell
Directeur Général
Jean-Claude Lebon
Directeur de la publication
Michel Hommell

RÉDACTION
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud - T.01.47.11.20.00
Internet : http://gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Comité de rédaction : Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet
Rédacteur en chef : Stéphane Guitard
Maquette : Olivier Mincheneau (1er rédacteur graphiste)
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1re secrétaire de rédaction) et Stéphane Tudela
Conseiller technique : Philippe Sauvat
Ont collaboré à ce numéro :
José Barros Rodrigues, Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Gaëtan Lamarque, Jean-Louis Loubet, François Roussel, Pascal Roux, Bernard Vermeylen et Marco Visani
Informatique éditoriale
DSI : Christophe Denis
assisté de Francine Barrillet
Directeur technique adjoint
Dominique Leblay
Responsable des développements informatiques : Patrick Surbled
Support technique : Cédric Liénhardt
Responsable pôle digital
Hélène Regnaud
Chef de projet web
Sabine Gros-Lafaige
Responsable petites annonces
M-B Pinheiro - T. 01.47.11.20.42
Responsable promotion et partenariats
Karine Leade - kleade@hommell.com
T. 01.47.11.22.39

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS VPC
T. 01.45.36.20.22
Directrice marketing clients
Sabine Aguera
Responsable marketing direct
Carène Petit - T. 01.47.11.22.97

Distribution Presstalis
Responsable ventes
Alexandre Campi - T. 01.47.11.20.12
assisté de Nicolas Mayolle
T. 01.47.11.20.11
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Fabrication : Loïc Rossigneux
Impression : BLG Toul
ZI de la Croix-de-Metz - 54200 Toul
Imprimé en (*printed in*) France.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357



Crédits photos couverture :
Hugues Chaussin, Isola Press, Gaëtan Lamarque, archives Yann Le Lay, Bernard Faucher (ATF)/ Wikimedia Commons, Georges Garde (ATF)/ Wikimedia Commons et Frédéric Marchal/ Wikimedia Commons.

SOMMAIRE

GAZOLINE N° 261

LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 115



DOSSIER
SIMCA 1000
p. 18

AUTO UNION
1000 SP CABRIOLET
p. 48



SEAT 124 D
p. 40



p. 32
LANCIA FULVIA COUPÉ 1.2 HF





*Je suis italienne mais je parle espagnole

Set d'inspection
Amène de la lumière dans l'obscurité, des coins et recoins difficiles d'accès, pour trouver des petites vis tombées, peut regarder autour du coin.
Et l'ensemble est minutieusement rangé dans un étui, seulement 23 x 11 x 5 cm.
Bras télescopique, à prolonger jusqu'au 70 cm et l'outil adéquat à cliquer dessus:
- l'aimant soulève jusqu'au 3,5 kg
- une lumière LED très claire (les piles boutons sont fournies)
- miroir rond, ajustable avec 60 mm de diamètre
- miroir rectangulaire, ajustable, 60 mm x 40 mm

487964 **34,50**



Phares

Bilux 7"		
avec feu de position	16309	**16,-**
sans feu de position	202389	**14,-**
Phare H1 5.3/4"		
(sans codes)	214123	**39,-**
H4 7"		
sans feu de position	316874	**16,-**
avec feu de position	355265	**16,-**
H4 5.3/4"		
sans feu de position	490052	**50,-**
avec feu de position	355188	**39,-**





Nommé: Bullet-type
Verre plat ou convexe, un ou deux trous de vis, chrome, acier inoxydable ou aluminium : le modèle Bullet a un aspect sportif et aérodynamique favorable, tant sur la voiture que sur la moto.

surface	nombre et espace des boulons	verre	ref. no.	prix
acier inox	2 / 51 mm	plat	477975	**45,-**
chromé	2 / 51 mm	plat	7371	**33,-**
chromé	2 / 51 mm	convexe	20745	**33,-**
chromé	2 / 89 mm	plat	18896	**74,-**
chromé	1	plat	498360	**33,-**
chromé	1	convexe	485963	**33,-**
Alu, brossé	1	plat	485964	**39,-**

... dans le design de course classique des années 50.
L'original était l'équipement de chaque voiture de course de formule. Ce miroir très filigrane est monté sur la porte, le montant A ou le cadre de la fenêtre. Fabriqué en aluminium laminé mince pour gagner du poids, différentes surfaces sont disponibles.
- diamètre 100 mm
- hauteur 125 mm

prix de la pièce **39,-**

surface		ref. no.
brossé	plat	479742
brossé	convexe	496930
poli	plat	484523
poli	convexe	484522
noir	plat	488158

Nommé: Lucas-type ou Lucas-style
proprement chromé, l'un des rétroviseurs extérieurs les plus utilisés par les Anglais classiques. Pour le côté gauche ou droit du véhicule, selon la situation de montage. (La figure montre le droit-coudé). 4 modèles au choix
prix de la pièce **19,-**

verre		ref. no.
plat	coudé gauche	2719
plat	coudé droit	2718
convexe	coudé gauche	12256
convexe	coudé droit	12255





Il s'adapte à presque toutes les voitures
2 surfaces différentes, pour côté gauche ou droit, plat ou convexe. Utilisé dans les années 60 et 70 sur de nombreux classiques.

surface	verre	côté	ref. no.	prix
poli	plat	gauche	18221	**34,-**
poli	plat	droit	18220	**34,-**
poli	convexe	gauche	20785	**34,-**
poli	convexe	droit	20784	**34,-**
noir	plat	gauche	18223	**39,-**
noir	plat	droit	18222	**39,-**

Miroir de serrage, pas de perçage, pas de trous dans dans la carosserie



Rétroviseur par serrage
épaisseur pince: max. 6 mm
ver plat 322845 **49,-**
ver convexe 509873 **49,-**



Rétroviseur par serrage
ver plat, 115 x 73 mm,
épaisseur pince: max. 6 mm
348050 **55,-**



Rétroviseur par serrage
chromé, verre plat
épaisseur pince: max. 6 mm,
utilisable à gauche et à droite,
diamètre : 100 mm
490698 **35,-**
diamètre 76 mm
490697 **35,-**

Jaguar spécial





Paire de miroirs chromés pour la Mark II
exactement la bonne pour le véhicule exclusif. Sans perçage, ils sont simplement vissés sur le cadre de la fenêtre.
479984 **398,-**

Miroirs

538 miroirs différents disponibles sur stock. Beaucoup d'entre eux peuvent être utilisés universellement et certains sont spécifiques à un véhicule.
Limora.com/Miroir



Rétroviseur intérieur
avec socle, chromé
16263 **28,-**



Rétroviseur intérieur
socle chromé, dos laqué noir
11289 **58,-**

Rétroviseur intérieur
dos en inox
509763 **65,-**
dos en plastique noir
4078 **65,-**

S'adapte toujours et partout
Rétroviseur intérieur en acier inoxydable poli avec ventouse : retournez le levier et c'est terminé, 150 x 63 mm
501809 **29,-**

Rétroviseur intérieur avec socle
chromé
319280 **49,-**
verni doré
19603 **35,-**



Rétroviseur intérieur
avec socle réglable, chromé
204224 **89,-**



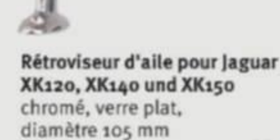
Rétroviseur intérieur
chromé, anti-éblouissant
343356 **49,-**



Rétroviseur intérieur
avec socle, dos chromée
468371 **39,-**
dos vernie dorée
6613 **39,-**



Rétroviseur d'aile pour Jaguar Mark II
chromé, verre plat,
diamètre 108 mm
206199 **59,-**



Rétroviseur d'aile pour Jaguar XK120, XK140 und XK150
chromé, verre plat,
diamètre 105 mm
202310 **59,-**



S'adapte aux lignes courbes de la Jaguar E-Type :
se monte sans perçage, se fixe uniquement sur le châssis de la fenêtre et peut être démonté sans laisser de trace. Convient à gauche et à droite pour tous les types E.
verre plat 531258 **99,-**
verre convexe 531259 **99,-**



Miroir pour tous les E-types
seul celui-là me va. Le secret est le support spécialement conçu pour la type E.
gauche 486951 **163,-**
droit 486952 **163,-**



Miroir pour Jaguar XJ6 SI,II et XJ12 SI,II Triumph TR5/6 et Stag
chromé, verre plat,
140 x 89 mm
gauche 200812 **69,-**
droit 209336 **69,-**

CES PAGES SONT LES VÔTRES
Pour nous écrire ou nous envoyer vos photos, deux solutions :
- Par mail à : *ecrire@gazoline.net*.
- Par courrier à : Gazoline - Courrier des lecteurs - 48-50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud.

LE DESSIN DU MOIS *par François Roussel*



LE **RETOUR** DE LA PETITE

Avant d'être un petit bolide pour adepte du contre-braquage, la très élégante Simca 1000 était appréciée pour sa jolie ligne et son aspect économique, à commencer par son prix. Sa maniabilité, sa bonne bouille et ses coloris en faisaient une auto très convoitée par la gent féminine. Surtout si celle-ci avait appris à conduire avec.

TÉMOIGNAGE

LA SECONDE VIE DU **CHAMOIS**

Après la lecture de l'étude de Bernard Vermeylen consacrée à la Hillman Imp, je ne peux m'empêcher de vous conter la deuxième vie de ma petite Sunbeam Chamois de 1969 ! Comme son nom pourrait l'indiquer, elle est bondissante, car c'est la version sport de la Sunbeam Imp qui, en anglais, signifie "diablotin". Je suis allé la chercher avec un copain dans la Drôme. Elle avait déjà bien vécu, mais son moteur était arrêté depuis longtemps et son propriétaire décédé. Comme elle n'était pas rouillée, je l'ai achetée et nous l'avons ramenée sur un plateau. En 1966, un exemplaire de cette voiture avait déjà couru le Rallye de Monte-Carlo et j'en étais tombé amoureux car elle avait une petite bouille sympa, très *british*, originale. On en croisait très peu en France. L'idée était donc de restaurer mon exemplaire, d'en améliorer les performances et de faire, pourquoi pas, quelques courses avec mon fils comme copilote. J'avais envie de montrer que cette auto pouvait s'attaquer aux rallyes de régularité et cartographique et s'y révéler à son aise. Nous avons donc entrepris un gros travail de nettoyage, démontage, remise à niveau de tous ses organes – de la carrosserie au moteur et trains roulants – pour la ressusciter. Petit à petit, elle est redevenue le petit animal que j'avais admiré à l'époque. Démontage, remontage du moteur (deux fois), restauration des freins, des suspensions, installation d'une culasse sport et de carbus Stromberg ainsi que d'un échappement inox lui ont donné un second souffle. L'habitacle a connu un gros allègement et j'ai pu y adapter un petit volant et des sièges baquets. Aujourd'hui, nous avons couru plusieurs rallyes : la Ronde Aunis Saintonge, le Classic Val de Sèvre, le Classic Charente-Maritime et le Haute Saintonge Classic, avec de beaux résultats à la clé. Mais au-delà de ces performances, c'est d'abord le plaisir de refaire vivre cette auto qui m'anime, et je peux dire que j'ai réalisé un rêve avec ma petite Chamois : celui de conduire une voiture qui m'avait émerveillé à l'époque où j'étais jeune ! Et que dire du questionnement des personnes qui ne la connaissaient pas (sauf nos amis anglais) ? Rendez-vous maintenant au 1er Classic Val de Nuit, le 12 janvier 2019.

Jean-François Lassaux, 17000 La Rochelle

Merci pour ce beau récit d'une passion que vous avez la chance de partager avec votre fils.

SUR VOTRE ALBUM

AUTRES TEMPS, AUTRES MŒURS

J'ai retrouvé cette photo datant, me semble-t-il, de 1970. Voilà ce que l'on faisait d'une Traction à l'époque : un coupé deux portes !
Bernard Charobert, 49160 Longué

Il est certain qu'en ces années-là, une Traction n'avait pas la valeur qui est la sienne aujourd'hui. Avec le recul, on s'aperçoit que c'est une constante à travers les âges. Avant de devenir des collectors, les voitures, quelles qu'elles soient, passent par une période de désintérêt plus ou moins longue. Qui aurait pensé, il y a dix ans, qu'une BX serait recherchée ? C'est la vie… des autos !

KESAKO ?

DEVINEZ QUI JE SUIS...

C'est en France, dans les Alpes-Maritimes, que j'ai pris ces photos. Le lieu est insolite puisqu'il s'agit du col des Moulines, sur un sentier de randonnée. Il est vrai que dans le passé, une piste permettait d'acheminer du matériel pour des manœuvres militaires. Depuis, celle-ci a disparu (à la fin des années 60), mais il reste une carcasse "oubliée" qui semble être tombée du ciel. Celui qui reconnaîtra la voiture sera très fort…
François Bollier, internaute



Le jeu est lancé, amis lecteurs, nous attendons vos propositions. La poignée de porte devrait constiter un bon indice.

KESAKO ?

QUESTION PAS BIDON



Voici une photographie prise derrière une vitrine. Je ne connaissais pas cette marque d'huile automobile et, après quelques recherches sur le Net, je n'ai trouvé que très peu de renseignements. Apparemment, Sodima serait l'abréviation de SOciété D'IMportation des NAphtes. Peut-être que certains lecteurs pourraient nous en dire plus ?
Jean-Michel Leroux, internaute

Les collectionneurs de bidons d'huile sont nombreux à nous lire. Nul doute que certains pourront mieux vous informer.



SUR VOTRE ALBUM

PORTRAIT DE FAMILLE

Lecteur de votre magnifique magazine depuis déjà quelques années, j'ai franchi le pas, cette année, en m'abonnant. Pour vous faire part de ma passion pour les véhicules en général, et anciens en particulier, je joins la photo de mes deux "engins motorisés" vintage. Tout d'abord, ma 2 CV Dolly, première série de juin 1985, achetée il y a maintenant quinze ans et sur laquelle j'ai pas mal bossé (changement du châssis, segmentation et une bonne partie de la peinture). Malheureusement, le moteur n'est pas d'origine car il avait été changé avant mon achat… Mais quel bonheur à conduire ! Elle a été ma voiture principale jusqu'à il y a très peu de temps. Ensuite, voici le Solex 3800 qui a appartenu à mon beau-frère et qui m'a été donné récemment à l'état de quasi-épave. Je l'ai presque intégralement repris, peinture comprise, en conservant ses traces d'usage (chromes piqués, entre autres petits défauts…). C'est un beau mélange d'époques différentes : cadre et accastillage de 1970, mais moteur d'après 1976. Décidément, les blocs pas d'origine et moi…! Je ne me suis donc pas encore attaché aux détails (marquages autocollants surtout), mais il refonctionne parfaitement et je vais au boulot avec (10 km aller - 10 km retour) à la vitesse vertigineuse de 30 à 35 km/h dans des conditions optimales (donc pas si souvent que cela…). Mon fils Théau commence à attraper le virus et l'emprunte dès que possible. Merci et longue vie à *Gazoline*, vous êtes formidables !
François Merliere, 49800 Trélazé

PRÉCISIONS

OUI MAIS...

La revue *Gazoline* est bien sûr attentive à la réalité des informations qu'elle diffuse. Aussi, je pense que vous ne manquerez pas de rectifier deux erreurs relevées dans votre numéro 260 :
- Vous affirmez que la Fiat 1500 de 1935 est dotée du plus petit six cylindres au monde. C'est faux ! La Renault Monasix, construite du Salon 1927 à 1931, cubait à 1 476 cm^3 et les Rosengart LR6, LR62, LR64 et LR70, vendues de 1932 à 1939, se contentaient de 1 097 cm^3. Il faut également préciser qu'en Angleterre, douze marques (excusez du peu !) proposaient, en 1935, des six cylindres de 1 087 à 1 498 cm^3. Ce sont Armstrong Siddeley, Austin, BSA, Crossley, Frazer Nash, Invicta, Lanchester, MG, Singer, Morris, Riley, Wolseley, et sans doute quelques autres dans le monde.
- Concernant les moteurs modulaires que vous mentionnez dans le même article, ils ont toujours existé. Il était tentant, pour obtenir des puissances différentes à partir d'éléments communs, pistons, bielles, soupapes, poussoirs, culbuteurs, etc., de faire varier le nombre des cylindres. On ne s'en est pas privé pour les moteurs de voitures, camions, tracteurs ou ceux d'avions. En automobile, Peugeot construisait, en 1902, des mono et bicylindres à partir du même module, en 1904, un bicylindre et un quatre cylindres modulaires. Les exemples sont nombreux : C4 et C6 Citroën, 11 CV et 22 CV de la même marque en 1934 puis, en 1938, 11 et 15 CV. Les Rosengart 750 cm^3 quatre cylindres et 1 100 cm^3 six cylindres avaient les mêmes pistons, bielles, soupapes. Et combien d'autres cas ? C'est tellement logique et bénéfique pour le prix de revient !
Didier Boué, internaute



Merci pour ces précisions. Signalons toutefois que les renseignements sur le premier point que vous évoquez avaient été trouvées dans l'ouvrage Fiat - Storie di innovazione tecnologica nelle automobili *de Lorenzo Morello. Informations visiblement erronées. Pour le moteur modulaire, nous écrivons que « Fiat y avait pensé il y a 80 ans », et non que le constructeur en était l'inventeur.*





GAZO A MADERE

E n vacances à Funchal, je suis tombé sur cette belle Mercedes taxi aux couleurs bien repérables (tous les taxis sont comme ça à Madère).
Jean-Claude Girardeau, 24340 Mareuil-en-Périgord

GAZO A CUBA



O n le sait, Cuba est pleine de vieilles américaines bricolées. Cette Chevrolet Bel Air de 1956 est quant à elle en très bel état d'origine.
Joël Monthuley, 85750 Angles

GAZO AUX PAYS-BAS



GAZO AU QUEBEC



D e passage à Berthierville, où se trouve le musée Gilles Villeneuve, j'ai croisé René Carpentier, propriétaire depuis 40 ans d'une superbe Rambler American 440 de 1964.
Joël Durand, 45270 Ladon

GAZO EN IRLANDE



V oici le cliché d'un pauvre Type H découpé en deux pour servir de cuisine à l'aéroport de Dublin.
Bertrand Dailloux, internaute

GAZO EN ARGENTINE



J e me permets de vous envoyer la photo d'une Méhari prise en Patagonie. Continuez votre superbe travail.
Christian Huyghe, 59630 Brouckerque



En week-end à Amsterdam, c'est au milieu de milliers de vélos que nous avons trouvé cette petite Fiat 500 qui semble être dans son état d'origine.
Antoine Cornelle, 72260 Dangeul

GAZO AU **PORTUGAL**



Au cours d'un séjour à Lisbonne où j'avais emporté mon fidèle *Gazo*, j'ai croisé plusieurs anciennes qui m'ont paru dignes d'intérêt. Dans le vieux quartier de la Mouraria, je pose devant cette 504 break en bel état. Derrière, l'un des fameux tramways typiques de la capitale portugaise.
Dominique Granger, 72000 Le Mans

GAZO AU **NIGERIA**



Je ne perds jamais l'occasion de profiter de mes déplacements professionnels pour tenter de trouver la perle rare. Quelle ne fut pas ma surprise de découvrir cette 504 break ambulance en parfait état lors d'une mission au Nigeria ! J'espère que l'administration qui l'a en charge saura la préserver des années.
Franck Mayet, 44600 Saint-Nazaire

GAZO EN **REPUBLIQUE TCHEQUE**



Un petit bonjour de Prague où j'ai visité le National Technical Museum. J'ai découvert de très belles voitures, dont une Jawa 750 de 1935 qui est une petite sportive. Ce bijou développe 26 ch pour une vitesse maxi de 110 km/h.
Stéphane Darbot, 52360 Bannes

GAZO EN **SICILE**



Ne vous fiez pas au logo, ce n'est pas une Audi, mais bien un Piaggio APE 220 peint aux couleurs de la Sicile que j'ai croisé près de San Stefano di Camastra.
Patrick Savre, 58600 Garchizy

GAZO AU **RWANDA**



Souvenir d'un super road trip avec un très bon pote, dans un pays magnifique à découvrir d'urgence.
Didier Kaiser, 57910 Hambach

GAZO EN **ITALIE**



Je vous envoie une photo prise à côté d'une Fiat 850 dans son jus. Je voyage avec mon épouse en camping-car et j'ai toujours le dernier *Gazoline* à portée de main.
Laurent Vigreux, 76190 Yvetot

GAZO AUX **CANARIES**



En vacances dans l'archipel, j'ai trouvé cette américaine devant une station-service. Pas de doute, ils ont le sens de la décoration sur l'île.
Michaël Martin, 74150 Sales

UN **AN D'ABONNEMENT** POUR JEAN-CLAUDE, JOËL, BERTRAND, JOËL, CHRISTIAN, ANTOINE, DOMINIQUE, FRANK, STÉPHANE, PATRICK, DIDIER, LAURENT ET MICHAËL

Merci à tous de nous faire partager vos voyages. Le mois prochain, on vous propose un nouveau "spécial filles". Mesdames, à vos plus beaux sourires. Mais n'oubliez surtout pas de nous joindre votre adresse postale complète.

VIVE LES MARIÉS !



Valérie & Stéphane

Le 6 octobre à Pontoise (95), aux côtés de sa Fiat 1100 R de 1967, notre rédac' chef avait revêtu son plus beau costume pour célébrer son mariage.

Mathilde & Cédric

Le 18 août à Montfaucon-d'Argonne (55), avec ma 4 CV affaires de 1960 [Joël Tabutieaux].

Valérie & Frédéric

Le 5 mai à Charmes-sur-Rhône (07), avec la Simca 8 Cabriolet de 1939 de mon ami Jackie Dumas [Jean-Paul Roubi].

Agathe & Malo

Le 28 juillet à Rennes (35), avec la Floride de 1962 de Michel Denigo.

La vie des clubs

Bulletins de club

◆ *Chromes et 8 cylindres*, la revue trimestrielle du **Club Vedette France**, offre des astuces pour les possesseurs de cerclos de volants refabriqués. Vous trouverez également des solutions visant à optimiser la durée de vie des batteries six volts. *13 rue Paul Féval, 35160 Montfort-sur-Meu.*

◆ Beaucoup de choses ont été dites et écrites au sujet du contrôle technique automobile. Le **Club 404** édite un guide complet pour faire le point et vous aider à préparer votre véhicule en toute connaissance de cause. *16 avenue de Beaucaire, 30300 Jonquières-Saint-Vincent.*

◆ Dans *2CVGB News*, le magazine du **Deux Chevaux Club of Great Britain**, Mike Thompson constate que l'extrémité du conduit de ventilation gêne l'accès à la sonde de pression d'huile des 2 CV. Il propose une solution très simple et pratique pour contourner cette difficulté. *116 Gravel Hill, Coventry CV4 9JN.*



Emilie & David

Le 8 septembre à Villepreux (78), c'est avec son coach D.B HBR5 de 1956 que notre Phiphi national a marié sa fille.

Maeva & Charles

Le 17 juillet à Gaillard (74), avec une Peugeot 404 Cabriolet de 1965 [Julie Charreyre].





Audrey & Yannick

Le 7 juillet à Hallines (62), avec leur fils Liam et la Samba Cabriolet de 1982 de monsieur et madame Courtois.



Céline & David

Le 25 août à Fontanès (42), avec une Alfa Spider qui fêtait ses 35 ans ce jour-là.



Lorraine & Kevin

Le 11 août à La Péruse (16), avec notre Kombi et la 2 CV Bamboo offerte par tatie et tonton pour notre mariage.



Julie & Allan

Le 28 juillet à Villegusien-le-Lac (52), avec ma Triumph Spitfire Mk3 de 1969 [Philippe Thiéry].

Corinne & Dominique

Le 2 juin à Cubnezais (33), avec ma DSuper de 1974 [Dominique Trottier].



Céline & Jérôme

Le 11 août à Diebling (57), avec la R8 du marié, la Gorde de Marc, la 4L de Steph et la R11 d'Anthony.

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET *Historien, professeur des Universités*

UNE DATE UN EVENEMENT

23 DÉCEMBRE 1983 : LES FILLES DE SOCHAUX


Peugeot Communication

A deux jours de Noël, Christiane, Monique, Françoise et Magalie se sont donné rendez-vous au 75 GA [1], siège social des Automobiles Peugeot, avenue de la Grande-Armée à Paris. Non dans le hall central où les visiteurs badinent parmi les voitures exposées, toutes des 05 : 305, 505 et la dernière-née, la 205, ce sacré numéro qui arrive à pic. Les jeunes femmes se retrouveront juste derrière, face à la batterie d'ascenseurs qui conduit aux neuf étages et aux parkings. L'heure est précise : rendez-vous à 13h. Christiane et Magalie sont sur place. Elles sont dans les étages du 75 GA, l'une à la direction des Achats, l'autre au Personnel. Monique vient de La Garenne-Colombes, du centre d'Etudes où elle travaille au Style. Elle prendra l'une des nombreuses navettes. Quant à Françoise, la commerçante du lot, ce n'est pas forcément simple depuis Nanterre où elle gère les livraisons de voitures au personnel. Mais le va-et-vient des employés, entre Nanterre et la Grande-Armée, lui offre aisément un chauffeur. Elle arrivera même la première à l'endroit convenu. Petite valise Air France, grand cabas de maman faisant ses dernières emplettes pour le réveillon et paquets cadeaux façon père Noël, Françoise ne passe pas inaperçue. Heureusement, son chauffeur du jour, qui travaille au siège, l'a fait entrer par le parking. Elle a ainsi pu se délester de ses fardeaux. A l'heure dite, Christiane, Monique, Françoise et Magalie – autant chargées les unes que les autres – se retrouvent dans le claquement des bises et des portes d'ascenseurs. Cap au -3. « On a une 305 break », annonce Christiane. « Ce sera bien, vu les paquets qu'on transporte. » Place 312, un break blanc attend, entouré d'une escouade de 205 rouges. Des GTi, toutes des préséries que les directeurs vont se partager pour les fêtes de fin d'année. En une seconde, Christiane a trouvé les clés et les papiers de la voiture, toujours sous le pare-soleil. Le plein de gazole est fait, autant dire qu'il ne faudra pas s'arrêter à la pompe. Le temps que Françoise range avec méthode les bagages à l'arrière, il est 13h30. L'heure du départ, direction Sochaux. Au bout de la France, à presque 500 bornes !

Elles sont celles que l'on appelle au 75 GA les filles de Sochaux. Des femmes qui travaillent au siège de l'entreprise, mais vivent au Pays de Montbéliard, fief des Automobiles Peugeot. Se considèrent-elles à Paris comme des étrangères, se sentent-elles déracinées ? Avec leurs tailleurs stricts et leurs cheveux courts, elles sont dans le moule de toutes ces employées de Peugeot, plutôt bon chic bon genre. Mais si elles ont vite conquis une aisance parisienne, elles ont gardé leur accent franc-comtois qui, en un mot prononcé, les ramène à leur région. Ces quatre femmes sont proches, toutes des filles de la Peuge, des enfants de salariés qui travaillent à l'usine depuis les années 1950 et qui ont rêvé de voir leur progéniture entrer dans ce monde Peugeot où la vie est rythmée par une politique sociale si rassurante pour des parents. Elles sont filles d'ouvriers ou de contremaîtres, passées par le lycée de Montbéliard où elles se sont croisées. Elles ont été embauchées au sortir d'une scolarité sans faille, avec bac en poche ou même BTS. Elles ont alors peuplé les services administratifs de l'usine. Sérieuses, brillantes, elles se sont révélées et surtout imposées. Au tournant de la trentaine, elles se sont vues promues dans des carrières qu'elles n'avaient pas imaginées dix ans plus tôt. Elles ont alors glané des postes à Sochaux, à Bart ou au centre d'études de Belchamp. Vesoul, Dijon ou Mulhouse, d'autres sites du groupe, leur ont aussi offert quelques places, essayant, vu l'éloignement, de caser leurs maris, des employés de Peugeot. Mais de fait, ce sont les directeurs et chefs de service de Sochaux qui ont accéléré ce mouvement. Tous ont fait une partie de leur parcours dans les usines du Doubs, au Saint des Saints, tissant alors des liens et construisant leurs réseaux. De retour au siège social, à Grande-Armée, ils ont voulu s'entourer au mieux, constituer leurs équipes. C'est là qu'ils ont appelé à leur côté ceux et celles dont ils avaient croisé le talent. Les filles de Sochaux montent à Paris. Meilleur salaire, responsabilités accrues, vraie

Sérieuses, brillantes, elles se sont révélées et surtout imposées

reconnaissance sociale, les attraits sont là. Surtout vu des villages du Doubs : « C'était à la fois Paris et le siège social. » Peugeot fait des efforts pour loger ces femmes, disposant de quelques pied-à-terre parisiens où elles goûtent à une colocation dont le mot n'existe pas encore. Mais les contraintes sont aussi nombreuses. Elles devront laisser un pan entier de leur vie. Celui passé jusqu'ici au Pays de Montbéliard, entre les petits villages du Doubs et la ville usinière. Quitter aussi leurs maris, tout en s'éloignant de maisons à peine terminées qu'il faut finir de payer. Mais le plus dur sera bien sûr de laisser les enfants, certains en bas âge, de la maternelle au collège. Les mères de substitution seront alors les grands-mères, souvent dans leurs premières années de retraite, disponibles et piliers silencieux d'une vraie solidarité familiale. L'absence des enfants reste la blessure de ces femmes. Quelques photos sur le bureau, un dessin discrètement accroché au mur ou même une peluche confiée un soir de larmes, les absents sont tout proches. Le plus souvent à portée d'un coup de fil que l'on passe à sa mère ou sa belle-mère depuis le bureau, après 18h, quand le travail s'apaise. Et bien entendu le mercredi, à des instants choisis. Certaines disent que l'après-coup de fil est le moment le plus dur : « On est comme happée par le vide, seule, alors qu'à la maison, une autre vie de famille s'est reconstituée. » La lutte contre ce spleen reste le boulot. Arrivées les premières et parties le soir à pas d'heure, elles enchaînent les journées de plus de dix heures, laissant des dossiers minutieusement bouclés, supervisant des services réglés comme du papier à musique. Contre quelques heures supplémentaires, que l'on finit par ne plus compter, elles bénéficient d'horaires plus souples pour repartir à Sochaux chaque vendredi et rentrer à Paris le lundi matin par une route que l'on sait incertaine. Le temps d'un week-end, avec le plus souvent une voiture de service.

Pour une fois, ce 23 décembre 1983, Christiane, Monique, Françoise et Magalie ne partent pas pour le week-end. Il y a comme un parfum de vacances et surtout un air de fêtes, celles de fin d'année, de Noël et du jour de l'An. Les bureaux et les usines Peugeot ferment pour la cinquième semaine de congés payés instaurée l'an passé. Une aubaine. La route paraîtra ce soir un peu moins longue. 480 km tout de même pour une arrivée toujours espérée vers 18h. Le périphérique est peu chargé, mystère des flux automobiles. Les vacances scolaires ont bizarrement commencé hier soir, un jeudi, ce qui a visiblement bousculé les habitudes. La 305 file vers l'autoroute du Sud, l'aiguille calée sur 150. Changement de conductrice au bout de deux heures, le temps de prendre un café et de se faire dépasser par une 505 Turbo qui s'occupe peu des radars. Le petit carré porté sur sa plaque minéralogique montre qu'il s'agit d'une auto de l'entreprise. Peut-être un directeur qui rentre lui aussi sur Sochaux. C'est fréquent les vendredis. Peu avant Beaune, nouvel échange de conductrice. C'est souvent Magalie qui conduit pour aborder la nationale. Elle aime l'itinéraire : Dole, Besançon, puis la route vers Montbéliard, bientôt la maison. Tout se joue sur la météo avec, en hiver, les risques de neige ou de verglas. Aujourd'hui, la chaussée est sèche, ce qui permet de rouler à bonne allure. Mais moins que cette 205 GTi qui rattrape la 305 en un éclair. « Un gars de chez nous ! » « Elle sort quand, cette 205 ? », demande Magalie. « En mars. Et si elle marche aussi vite qu'elle roule, ça va faire un malheur. » La GTi n'amuse pas le terrain puisqu'elle disparaît en une fraction de seconde, aussitôt suivie d'une seconde qui semble lui faire la course. « Je vous ai dit que les directeurs en avaient pour les fêtes ! Ils les testent et rentrent au Pays avec. » « Et à quelle vitesse ! Tu sais qu'à La Garenne, il y a des classements sur Paris-Sochaux ? » « Tu veux dire des records ? » « Oui, je crois qu'ils sont autour des trois heures et demie, un truc de fou ! » « Tu rigoles, ça fait combien de moyenne ? » « J'sais pas. Nous, ce sera plus ! » Vers 18h, comme chaque semaine, la 305 arrive sur le parking de la place du marché de Sochaux, à deux pas de l'usine. Il fait déjà nuit. Les maris sont là, devant leurs voitures, grillant une cigarette. Le temps de répartir les bagages, de s'échanger quelques mots pour finir les discussions du voyage. De s'embrasser. Mais ce soir, les quatre filles de Sochaux ne se disent pas « A lundi ! » Un rendez-vous glacial, toutes les semaines, à quatre heures du matin. Cette fois, le retour à Paris sera pour bien plus tard. L'année prochaine [2]… ■

[1] 75 avenue de la Grande-Armée à Paris (à deux pas de la Porte Maillot).
[2] Source : Christiane, entretien avec l'auteur.

La boîte à bouquins

50 ANS DE CRÉATION

Notre confrère Christophe Bonnaud, à qui l'on doit l'article sur *La Renault 4 du futur* (*Gazoline* 257), est sans aucun doute LE spécialiste du design automobile. Dans *Les 50 ans qui ont changé l'automobile 1968-2018*, il revient sur un demi-siècle de création. Des célèbres "Dream cars" de la fin des années 60 à la toute dernière (et superbe) Peugeot e-Legend, des centaines d'études ayant ou non abouti à des modèles de série sont passées en revue comme autant de témoins de l'histoire du design et de l'architecture automobile. A grand renfort de photos parfois très rares, Christophe Bonnaud déroule sous nos yeux ébahis nombre de récits et autant de trésors dont nous avions oublié l'existence. Mais plus que de se contenter de regarder dans le rétroviseur, il nous projette vers l'avenir et, par là même, nous invite à réfléchir sur la place qu'aura l'auto dans un futur pas forcément si lointain. C'est ce qu'on appelle un beau livre !
Les 50 ans qui ont changé l'automobile 1968-2018, Christophe Bonnaud, BJB Editions, 2018, 212 p., format 330 x 240, ISBN 978-2-9555780-4-9, album cartonné, 69 euros. Infos sur www.bjbeditions.com

VOITURES (DE) STARS

Dans *300 voitures au destin inattendu*, Renaud Siry nous conte les relations passionnelles qui peuvent s'instaurer entre les célébrités et leurs autos. Evoquant Alain Delon, Claude Lelouch, Lino Ventura, Françoise Sagan, Philippe Bouvard et bien entendu Johnny Hallyday, les quelque 160 pages de cet ouvrage fourmillent d'anecdotes, d'infos et de photos inédites. Un chapitre très complet est consacré aux présidents américains et français depuis les premières automobiles officielles, incluant un tour d'horizon sur le palais de l'Elysée, de sa construction à aujourd'hui. Enfin, plus étrange et inquiétant, un aperçu des "voitures fatales" qui ont causé le décès de leurs propriétaires (de James Dean à Françoise Dorléac ou de Fernand Raynaud à Jayne Mansfield en passant par Albert Camus, Grace Kelly, etc.).
300 voitures au destin inattendu, Renaud Siry, éditions ETAI, 2018, 160 p., format 240 x 290 mm, ISBN 979-10-283-0238-2, album cartonné, 39 euros.

TRÉSORS DISPARUS

Vos courriers le prouvent, vous appréciez beaucoup notre rubrique sur les garages d'antan. Si un sujet tous les quelques mois ne vous suffit pas, notre ami Dominique Pascal a récemment publié *Garages de nos régions*, un ouvrage dans lequel il retrace l'histoire d'un grand nombre de ces officines, aujourd'hui pour la plupart disparues, à travers toute la France. D'Amiens à Hyères en passant par Besançon, Clermont-Ferrand ou Saint-Germain-en-Laye, il fait revivre, par le biais de superbes photos, l'époque où ces établissements étaient encore pour certains de véritables œuvres architecturales. Agrémenté de clichés couleur d'objets d'antan tous devenus collectors (plaques émaillées, bidons d'huile, catalogues de différents modèles), ce recueil fait ressurgir les souvenirs d'enfance. Un temps où les autos tombaient plus souvent en panne, mais où c'était juste normal, et où les mécaniciens pouvaient encore mettre les mains dans le moteur sans devoir leur salut à une sacro-sainte valise…



Garages de nos régions, Dominique Pascal, L'Autodrome Editions, 2018, 144 p., format 290 x 270 mm, ISBN 978-2-910434-62-5, album cartonné, 39 euros.

SUR VOTRE AGENDA

BALADE CORSE

Après une première réussie en octobre dernier, l'agence d'organisation de rallyes Nomades supervisera le 2e Tour de Corse en ancienne du 12 au 18 mai 2019. Il n'y aura aucune notion de vitesse pour ce circuit de six jours qui souhaite avant tout promouvoir la passion automobile et la découverte de l'île. L'agence propose également une offre sur mesure aux clubs automobiles pour des séjours personnalisés, hors des sentiers battus, évitant aux membres toutes les contraintes logistiques. Des projets de rallyes jeunes et solidaires, en collaboration avec différentes associations à travers la France, sont également en cours pour 2019 et 2020.
Infos au 06 17 01 74 50 ou sur www.agence nomades.com

ÉVÉNEMENT

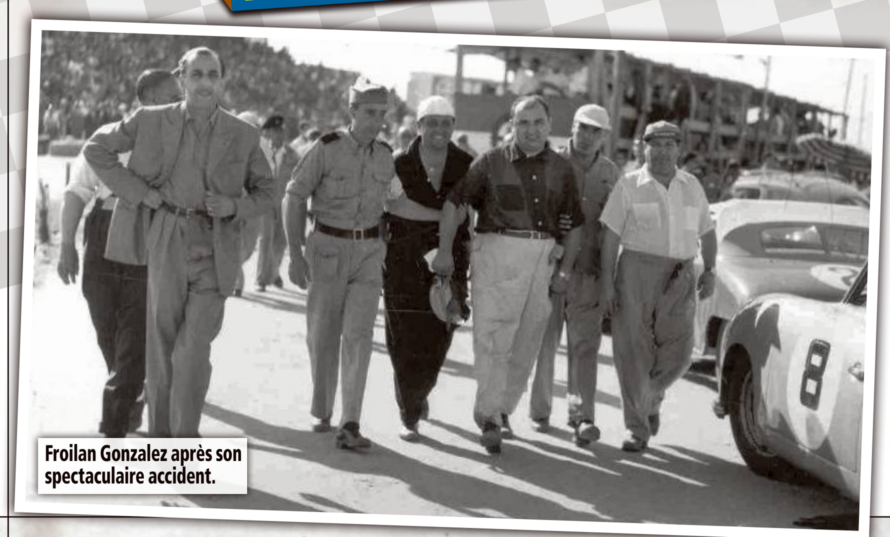
OBJECTIF LE MANS

En 2019, les Classic Days quittent leur site "historique" de Nevers Magny-Cours pour mettre le cap sur le circuit Bugatti, au Mans. Les 6 et 7 juillet prochains, la fête sera donc grandiose et, si le secret des réjouissances est pour le moment bien gardé, on sait que l'invité d'honneur sera le double vainqueur des 24 Heures du Mans Gérard Larrousse. On se doute que les bolides ayant brillé dans la Sarthe seront également à l'honneur. C'est en tout cas ce que laisse imaginer l'affiche qui vient d'être dévoilée.



Infos et inscriptions au 05 55 25 27 26 ou sur classic-days.fr

HISTOIRE LANCIA D23 AU PORTUGAL


Froilan Gonzalez après son spectaculaire accident.

Après le lancement de la D20, qui se révèle immédiatement performante, les responsables de Lancia comprennent qu'il serait judicieux de transformer cette berline fermée en barquette ouverte. La décision est prise dès le printemps 1953, au moment même où la D20 fait ses premiers pas en compétition (*Gazoline* 256). C'est durant l'été suivant, le 29 juin précisément, que le pilote maison Felice Bonetto prend les commandes de la nouvelle D23 lors du Grand Prix de l'autodrome de Monza, avec à la clé une très belle deuxième place. Le 12 juillet, l'équipe Lancia aligne sa D23 au départ de la Coupe d'Oro delle Dolomiti. Elle obtiendra à nouveau la deuxième position aux mains, cette fois, de Piero Taruffi.
A l'occasion du Grand Prix du Jubilé organisé pour commémorer les 50 ans de l'Automobile Club de Portugal et couru sur le nouveau circuit forestier de Monsanto, à l'ouest de Lisbonne, Lancia inscrit pour la première fois trois voitures conduites par Bonetto, Taruffi et l'Argentin Froilan Gonzalez. Au rang des adversaires les plus sérieux, on note surtout la présence de Stirling Moss et Peter Whitehead, tous deux au volant des redoutables Jaguar Type C. Bien entendu, grand prix national oblige, les Portugais sont nombreux : Casimiro de Oliveira, Fernando de Mascarenhas, Nogueira

BONETTO GAGNE

En quelques mois, Lancia a fait évoluer sa D20 à carrosserie fermée vers le modèle D23 doté d'une caisse ouverte et plus légère que sa devancière. Ce sera à Lisbonne, sur le nouveau circuit de Monsanto, que la nouvelle venue obtiendra sa première victoire.

Texte **José Barros Rodrigues**
Photos **Collection José Barros Rodrigues**

Felice Bonetto remporte le GP du Jubilé sur le nouveau circuit de Monsanto.

Les chronos réalisés aux essais prouvent que les nouvelles Lancia sont au-dessus de la mêlée

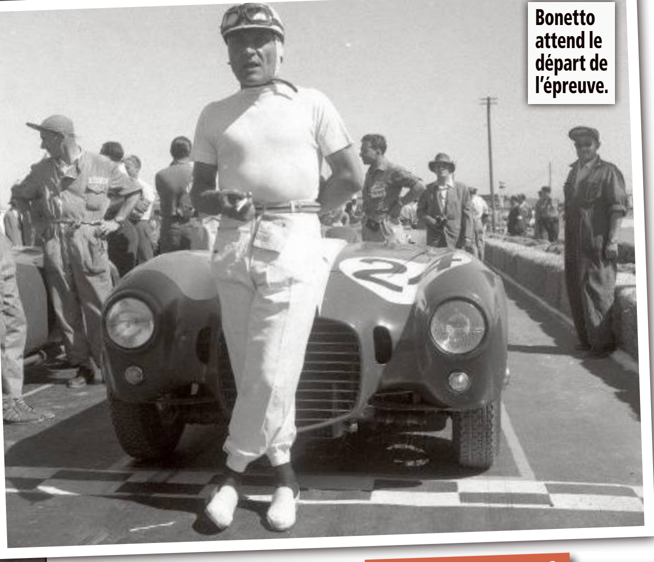

Sur la ligne de départ, les Lancia de Bonetto (24) et Taruffi (25) précèdent la Ferrari de Casimiro de Oliveira (18).

Pinto et Jorge Monte Real sont tous engagés sur des Ferrari 250 MM alors que Jorge de Seixas est aux commandes d'une 225 S. Les chronos réalisés aux essais dressent un constat implacable : les nouvelles Lancia sont au-dessus de la mêlée. Froilan Gonzalez signe le meilleur temps en 2'22''1, à une moyenne de 137,81 km/h, s'adjugeant ainsi la pole position du grand prix. Il est suivi par Bonetto à 134,38 km/h et Taruffi à 133,18 km/h. Malheureusement, la fin des essais ne sera pas aussi idyllique pour le pilote argentin. Alors qu'il arrive aux abords de la courbe de Pimenteira, il touche l'une des glissières qui bordent la route et finit sa course contre un arbre, fauchant au passage un commissaire, Artur Mimoso, lui-même ancien pilote portugais dans les années 1920. Victime d'une luxation de la colonne vertébrale, Froilan Gonzalez devra être plâtré et restera indisponible durant deux mois. Son forfait permet à Stirling Moss et Casimiro de Oliveira d'améliorer leurs positions au départ. Pour l'anecdote, aujourd'hui encore, le virage est connu sous le nom de "courbe de Gonzalez".

Le retrait de l'Argentin laisse le champ libre à son coéquipier Bonetto. Auteur d'un très bon départ, s'emparant immédiatement de la tête de la course, le pilote italien conservera la première place jusqu'à la fin. Longtemps deuxième, Taruffi est victime d'un problème mécanique au dixième tour, ce qui l'empêchera de monter sur le podium. Déjà contraint de s'arrêter au quatrième tour à cause d'une petite panne, l'Italien reviendra une première fois sur Moss pour le dépasser au bout de la portion d'autoroute, récupérant ainsi la deuxième place. Mais juste avant de franchir la ligne située à l'autre extrémité du circuit, surprise : l'Anglais est à la deuxième place et on ne voit plus Taruffi. Lorsque l'infortuné pilote Lancia apparaît enfin, il stoppe dans les stands. Les mécaniciens ouvrent le capot, libérant ainsi la fumée qui s'échappe du moteur : c'en est fini des espoirs de l'excellent Taruffi.

Dès lors, Bonetto ne sera jamais inquiété et il gardera son avantage jusqu'au drapeau à damier, confirmant ainsi tout le potentiel de la D23, ce qui, au regard du peu de temps de maturation du projet, ne manque pas de laisser les observateurs un brin admiratifs. Mais Lancia, qui ne se repose pas sur ses lauriers, est déjà en train de développer la D24. ■

À MONSANTO


Bonetto attend le départ de l'épreuve.


Felice Bonetto en action dans l'une des zones les plus rapides du circuit.

FELICE BONETTO

LES CHARMES DU PORTUGAL

Felice Bonetto avait noué une relation toute particulière avec le public portugais qui l'idolâtrait depuis sa victoire au premier Grand Prix de Boavista, en 1950, auquel il avait participé après avoir conduit son Alfa Romeo spéciale par la route, de Milan à Porto. Arrivé la veille de l'épreuve, il n'avait pas eu la possibilité de participer aux essais. Il avait donc pris le départ sans connaître le circuit. Le coureur italien avait accordé une longue interview au magazine *O Volante* dans lequel il exprimait, une fois de plus, son ressenti : « La preuve que le Portugal est un beau pays avec son climat et sa beauté naturelle, mais aussi ses habitants, c'est que de grandes personnalités du monde choisissent de s'y installer. » Felice évoquait sans doute le roi italien Umberto qui avait opté pour Cascais comme terre d'exil forcé. Quant à la marque pour laquelle il pilote, Bonetto ne laisse aucune place à l'ambiguïté : « Lancia a maintenant des voitures exceptionnellement rapides. Et aujourd'hui, elle est la seule marque à avoir un propriétaire unique, l'ingénieur Gianni Lancia qui, en dépit de son jeune âge (il n'a alors que 30 ans), a une connaissance approfondie de la technologie automobile. Je suis l'un de ses grands amis et admirateurs, et ses modèles de sport ont été construits sous ma direction. C'est moi qui ai choisi de rejoindre l'équipe officielle Lancia. » Malheureusement, Bonetto se tuera quelques mois plus tard dans un accident, lors de la Panamericana. Il n'aura pas eu d'autre occasion de retourner dans ce pays dans lequel il était tant admiré.



LA FOU



Sommaire

Apparue en 1961 pour concurrencer la Renault Dauphine, la Simca 1000 a connu une carrière longue de 17 ans. Conçue au lendemain de la crise de Suez afin d'offrir aux Français une auto économique, elle bâtira une bonne partie de sa légende sur des modèles sportifs, aujourd'hui devenus de véritables icônes : les Rallye. Reste que l'histoire de cette petite voiture ne se résume pas à ces deux extrémités puisque la Simca 1000 n'aura de cesse d'évoluer, et de rajeunir, pour suivre les transformations d'un pays dans lequel elle a laissé une trace indélébile.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Hugues Chaussin, Archives Constructeur**

RMI DEVENUE CIGALE

Sensible au vent, dotée d'une direction légère et de trains roulants assez volages, la Simca 1000 première du nom est une auto facile à conduire, mais qui nécessite un minimum d'apprentissage.

Afin d'illustrer ce dossier traitant de l'une des françaises les plus populaires de l'après-guerre, nous avons jeté notre dévolu sur un modèle de fin 1964. Une 1000 "ordinaire" de la première génération, mais très attirante dans sa teinte bleu Montreux.



Amputé par la roue de secours, le coffre n'est pas très volumineux. Toutefois, les as du Tetris parviennent à loger pas mal d'affaires (souples) dans le compartiment avant d'une Simca 1000.

Par certains traits, notamment les paupières de phares, la Simca 1000 trahit l'une de ses inspiratrices : la Chevrolet Corvair.

On ne vous fera pas le coup de la rengaine navrante des saltimbanques toulousains. En effet, la Simca 1000 mérite mieux que ce pénible refrain, une ritournelle qui lui colle encore, hélas, à la banquette arrière. Quitte à replacer l'église au milieu du village occitan, offrons-lui un essai dans le magazine préféré des amateurs d'anciennes. Et tant qu'à faire, un essai tout près de Toulouse, histoire de conjurer le triste sort du « je te prendrai nue ». Beaucoup d'entre vous le savent, j'adore les Simca 1000. D'autres ne l'ignorent pas, je vis en Occitanie. Vous êtes donc a priori assez mal engagés si vous souhaitez lire un article objectif. Je vais néanmoins m'efforcer de respecter la déontologie et de ne pas épargner celle qui n'est ni plus ni moins que ma Madeleine. Disons-le d'entrée : on est mal. Enfin… vous êtes mal.

Ce ne sont pas les Simca 1000 qui manquent, il y en a eu près d'1 700 000. Mais nos exigences, souvent draconiennes, quelquefois atypiques, n'ont pas facilité la sélection. Car il fallait bien choisir un exemplaire pour illustrer le dossier que voici. L'heureuse élue fut donc la 1000 de Michel Salvetat, un modèle 1965 assemblé fin 1964 et vendu en janvier 1965 aux parents de l'actuel propriétaire. L'historique limpide de ce véhicule a donc prévalu, ainsi que son statut de "première série" avec le tableau de bord à petit cadran en saillie. Laquée couleur

Avec ses petits yeux tout ronds, ses feux façon camembert, cette Simca dégage un charme fou

bleu Montreux, cette élégante Simca 1000 incarne la philosophie de celui qui a souhaité son existence : Henri Pigozzi lui-même. La 1000 est, rappelons-le, la dernière Simca conçue du vivant du fondateur de la marque. Ironie de l'histoire, l'auto de Michel est sortie des chaînes le 16 novembre 1964, soit deux jours avant le décès de Pigozzi. Dans son strict état d'usage, elle n'a reçu, pour toutes modifications, qu'un voile de peinture au début des années 80 suite à un choc latéral, ainsi qu'un lave-glace électrique nettement plus efficace que le poussoir en caoutchouc d'origine. N'oublions pas le montage, par le jeune homme qu'était Michel à l'époque, d'un volant sport de coupé et d'un compte-tours. Il faut bien que jeunesse se passe ! Tout ceci est réversible, mais dans la mesure où ces accessoires font partie du parcours familial de la voiture, les laisser en place a du sens.

Un peu maladroitement posée sur ses roulettes de douze pouces, toutes les quatre dotées d'un carrossage positif qui accentue l'impression d'instabilité, cette petite 1000 est nettement plus attendrissante que les modèles post-1967, ceux équipés des nouvelles suspensions et des feux arrière trapézoïdaux. Avec ses petits yeux tout ronds, ses feux façon camembert et son cadran de compteur typique des *sixties*, cette Simca dégage un charme fou. A ses côtés, une Dauphine fait figure d'antiquité. La R8, en revanche, lui oppose une ligne "trois boîtes" tout aussi charmeuse, ainsi que des avancées techniques qui feront toujours défaut à la 1000, à commencer par les quatre freins à disques. A l'intérieur de la Simca 1000, c'est le dépouillement qui prédomine. Sans être spartiate, la Pisciacaise affiche une élégante sobriété.



Les feux arrière ronds procurent un charme unique aux premières Simca 1000. Pas toujours jugés très esthétiques, les butoirs de pare-chocs caoutchoutés sont tout de même bien pratiques.



Cet habillage de porte bicolore témoigne de l'exigence d'élégance qui animait le fondateur de la marque, Henri Théodore Pigozzi.



Visuellement, les petites roues de 12 pouces permettent d'abaisser l'assise de la Simca 1000.



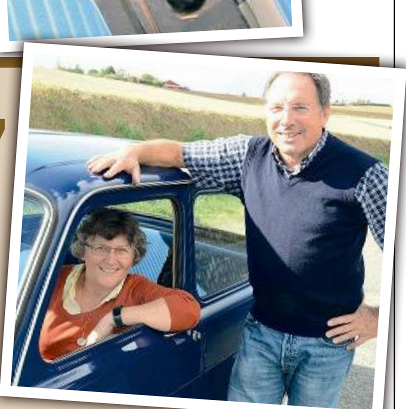
Simca restera longtemps fidèle aux enjoliveurs chromés. Ici, il s'agit de la moustache intégrant l'éclaireur de plaque arrière.

L'un des principaux atouts de la Simca 1000 est sa boîte à quatre rapports synchronisés selon une licence Porsche. Au plancher, à droite du levier de frein à main se trouve la commande du starter.

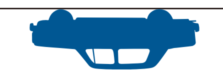
Michel Salvetat et sa Simca 1000 1965

"La voiture de toute la famille"

Les histoires de famille, ça peut vous marquer au fer rouge. Michel est bien placé pour en témoigner, lui qui est toujours resté fidèle à la marque automobile qu'affectionnait son paternel : « Mon père a toujours été client chez Simca, à la concession de Toulouse. Après trois Aronde, il décida de troquer sa P60 contre la récente 1500. En janvier 1965, il passe donc commande, mais le vendeur le prévient qu'il y aura quatre mois d'attente avant la livraison. Le garage lui a donc proposé, pour patienter, une petite Simca 1000, un véhicule de direction qui avait moins de deux mois et 3 000 km. En même temps, cette auto pourrait remplacer la Dauphine de maman en fin d'année. C'est d'ailleurs ce qui se produisit. Ma mère l'a conduite jusqu'en 1973, année où elle s'est fait voler la voiture, retrouvée sur le parking de la fac de droit de Toulouse. Nous l'avons alors récupérée, puis stockée dans un garage. Un an avant cet événement, j'avais pas mal roulé avec, je l'utilisais depuis l'obtention de mon permis. Ce fut ensuite au tour de ma sœur Sylvie qui, en 1980, avait besoin d'un véhicule pour aller suivre ses cours à Nice. Mon père a alors entrepris de remettre la 1000 en état. A la fin de ses études, en 1984, elle s'est achetée une Horizon, puis la petite Simca a été remisée dans une grange jusqu'en 2000, année où j'ai choisi de la ressortir. Depuis, elle fait



partie de ma petite collection. Ah, j'oubliais… Jusqu'à la fin de la marque, en 1986, je n'ai jamais conduit que des Simca. Ce constructeur a occupé et occupera toujours une place privilégiée dans mon cœur d'automobiliste. » ■



Passeport technique Simca 1000

MOTEUR
4 cylindres en ligne longitudinal AR. Bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en ligne par cylindre, rappel par ressorts hélicoïdaux. Vilebrequin en fonte supporté par cinq paliers, antifriction par coussinets, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages, filtration par épurateur centrifuge ■ **Cylindrée :** 944 cm³ ■ **Alésage x course :** 68 x 65 mm ■ **Puissance maxi :** 39 ch DIN à 5 200 tr/mn ■ **Couple maxi :** 6,5 mkg DIN à 3 400 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 8,2:1 ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps inversé Solex 32 PBIC, pompe à essence mécanique ■ **Allumage :** par batterie 12 V 40 Ah, bobine et distributeur, dynamo ■ **Refroidissement :** liquide.

TRANSMISSION
Roues AR motrices par demi-arbres oscillants articulés en sortie de boîte ■ **Embrayage :** monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,282 – 2e : 0,472 – 3e : 0,710 – 4e : 1,038 – MAR : 0,291 ■ **Rapport de pont :** 8 x 35.

STRUCTURE
Berline quatre places. Coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes par bras inférieurs oscillants, ressort semi-elliptique transversal et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** roues indépendantes par bras tirés obliques et ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques ■ **Roues :** en tôle 4 X 12 ■ **Pneus :** 5,60 X 12 ■ **Freins :** tambours AV/AR à commande hydraulique ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** boîtier Gemmer ■ **Rayon de braquage :** 4,50 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,80 x 1,48 x 1,39 m ■ **Empattement :** 2,22 m ■ **Voies AV/AR :** 1,25/1,23 m ■ **Poids :** 730 kg (à vide).

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 120 km/h ■ **1 000 m DA :** 42''.

PRODUCTION
Octobre 1961 à juin 1978 : 1 691 004 exemplaires tous modèles confondus. La série initiale (correspondant à l'auto de Michel) a été produite jusqu'en août 1965, avant la modification de la planche de bord ■ **Prix en 1965 :** 6 450 F ■ **Type Mines :** A ■ **Options :** garnissage vinyle bleu ou gris fer (80 F), boîte automatique Ferodo (750 F), pneus à carcasse radiale (66 F), flancs blancs (34 F), pare-brise feuilleté azuré (120 F) ■ **Nuancier :** blanc banquise, bleu Montreux, gris Armor, bleu de nuit, noir tuxedo ■ **Puissance fiscale :** 5 CV.

COTATION
La valeur d'une auto très bien conservée se situe aux alentours des 4 500 euros. Un état exceptionnel peut justifier une surcote, mais, à l'exception des Rallye et des versions peu diffusées, les 1000 atteignent très rarement des sommes élevées. Tant mieux !

Sa planche de bord épurée, ainsi que la sellerie mixte tissu côtelé bleu façon velours et simili blanc, contribuent à la sensation de quiétude qui règne à bord. Ce monde de douceur implose dans la seconde lorsque l'on met le moteur en route… Moderne avec sa culasse à flux croisés et son vilebrequin à cinq paliers, ce dernier est en revanche un peu… beaucoup bruyant. Même correctement réglés, ses culbuteurs ne peuvent s'empêcher de nous casser les oreilles. Ce bruit restera l'une des caractéristiques principales des voitures de la marque jusqu'à sa disparition, en 1986.

Au nombre des qualités de ce petit berlingot figure la fiabilité. En Simca 1000, on roule tranquille étant donné que le risque de panne se limite à la défaillance d'un organe périphérique. Et encore, ce moteur dit "315" ne comporte pas de filtre à huile rapporté, seulement un épurateur centrifuge monté dans la poulie de vilebrequin. Il est donc logiquement moins résistant que celui qui le remplacera, en 1967 : le fameux bloc Poissy conçu pour la 1100. Cette mécanique manque singulièrement de discrétion, mais pas de vivacité. Même à trois personnes dans la voiture, les reprises sont significatives et les accélérations, en première, sont presque énergiques. Cette agréable sensation n'est pas seulement le fruit des 39 ch, elle provient aussi du couple conique court monté sur la boîte. Un pignon de huit dents associé à une couronne de 35, voilà qui aide grandement la mécanique.

Quand le charme de la sobriété l'emporte sur la sophistication : la planche de bord de cette première série fleure bon les sixties. Monté dans les années 70, le volant provient d'un coupé 1000 Bertone. Il ajoute à l'élégance de cet intérieur à la fois dépouillé et raffiné.



La qualité de l'accastillage, à l'image de ce cendrier, atteste d'un véritable soin du détail.



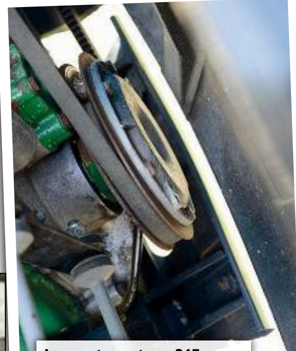
Placé en porte-à-faux arrière tel un sac à dos, le 4 cylindres de la Simca 1000 est aussi nerveux que solide. Il procure à cette petite boîte à malice un réel plaisir de conduite.



Pour ouvrir le couvercle de boîte à gants, il est nécessaire d'empoigner ce joli petit joyau orné d'une hirondelle.



Avant l'avènement de la double articulation, en 1968, les transmissions de Simca 1000 ne comportaient pas de cardan côté roue, ce qui explique le carrossage positif des roues. Seule la Sim'4 conservera cette architecture au début des années 70.



Les moteurs type 315, ceux de la première génération de Simca 1000, sont dépourvus de cartouche de filtration d'huile, cette fonction étant confiée à un épurateur centrifuge.

Identification



Frappe à froid : sur le raidisseur, au-dessus du panneau arrière, côté gauche.

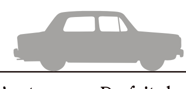


Plaque constructeur : rivetée sur la joue d'aile arrière gauche, dans le compartiment moteur.



Numéro de caisse : poinçonné sur le raidisseur de panneau arrière, côté droit.





Même correctement réglés, ses culbuteurs font un bruit assourdissant

Cette nervosité s'effondre en revanche si vous abordez une montée sans un minimum d'élan. En raison d'un couple moteur assez faible (6,5 mkg), cet exercice peut même devenir pénible. En réalité, il faut apprendre à ne pas trop freiner dans la descente qui précède la grimpette !
Puisque nous parlons des freins, sachez que leur efficacité est surprenante. Même s'ils n'ont pas grand-chose à stopper, les quatre tambours ralentissent net et bien en ligne. Au freinage, le paquet de lames de suspension a en revanche une fâcheuse tendance à esquisser un petit déhanchement, lequel se manifeste par un "clac", comme si un os de la main venait de se fracturer. Pourtant fixé par deux pontets sur les premières 1000, cet organe de suspension censé faire office de barre stabilisatrice n'est pas le point fort du véhicule.
Les 1000 de début de production sont nettement moins performantes que les suivantes, et ce pour plusieurs raisons. Il y a d'abord la direction à boîtier qui présente quelquefois un petit jeu tout à fait normal, mais dont la consistance n'est pas sensationnelle autour du point milieu. De fait, la précision de conduite s'en trouve pénalisée. Affecté par un sous-virage assez marqué, cet exemplaire souffre peut-être d'un problème de géométrie, ou bien de pneus manquant de rigidité, voire les deux, ceci me rappelant combien les Simca 1000 sont sensibles aux réglages et à la qualité des pneumatiques. Avec une 1000 d'après-1967, le train arrière a tendance à "chasser" celui de devant dans les courbes. Ici, c'est moins sensible dans la mesure où l'adhérence de l'arrière n'est pas extraordinaire. Dépourvus de double articulation, les barreaux de cardans ne permettent pas des variations de carrossage suffisantes. De fait, cette 1000 glisse tantôt du nez, tantôt du derrière, ce qui occasionne une conduite amusante, mais qui occupe un tantinet. Oui bon d'accord… vous pourrez très justement me dire que rien n'oblige à arsouiller dès qu'un enchaînement de virages se profile !
L'un des principaux atouts mécaniques de cette petite Simca est habilement mis en avant dans toutes les réclames : il s'agit de sa boîte de vitesses à synchros Porsche. Voilà qui fait sérieux, à défaut de procurer les performances d'une 356 Carrera 2 ! Très douce dans son maniement malgré des débattements de levier assez importants, cette transmission est irréprochable et son utilisation apporte un réel agrément. Une fois la paresse du train avant assimilée, la conduite devient récréative et d'une grande facilité. Cette petite auto fleure bon les années 60, elle dégage un petit parfum d'Italie qui nous enivre. Cette saveur particulière, totalement "pigozzienne", disparaîtra hélas lors du restylage de 1967. Mais le patron n'en aura rien su, ce qui n'est finalement pas plus mal. C'est sans doute pour ce charme désuet tellement délicieux que ces 1000 de la première génération connaissent désormais un regain d'intérêt. Alors allez-y les yeux fermés et laissez-vous tenter par cette petite boîte à malice tant que les prix sont abordables. Vous verrez, les Simca, c'est hyper sympa. Et les 1000, c'est carrément extra. Je sais de quoi je parle… ■

Merci à Michel Salvetat et à sa compagne Céline pour leur agréable compagnie durant cette journée.

La Simca 1000 est la première voiture de la marque à moteur arrière. Ce sera aussi la dernière auto française de grande diffusion à adopter cette architecture.

LA DERNIÈRE FILLE DE

En 1956, la crise de Suez bouleverse profondément les esprits et chahute les porte-monnaie. Pour les automobilistes et les constructeurs de voitures, la flambée des prix du carburant redistribue les cartes. A part Panhard et Citroën qui s'étaient déjà convertis à l'économie, les autres doivent s'y mettre dare-dare. Le premier à réagir est Renault, dont la Dauphine préfigure un nouveau type d'automobiles : compactes, légères et dotées d'un moteur de moins de 1 000 cm^3 placé en porte-à-faux arrière. Le succès de la petite Renault ne se fait pas attendre, ce qui accélère, chez le concurrent Simca, le remplacement de l'Aronde, mais aussi la mise à la retraite d'une Ariane 4 qui aura brillamment sauvé les meubles en cette période difficile. Le patron, Henri-Théodore Pigozzi, est le premier à être convaincu de cette nécessité, malgré la réticence des garagistes de la marque et d'une partie du personnel technique de l'entreprise.

Si cette réorientation est une véritable révolution chez Simca, elle va provoquer un énième rapprochement avec le "cousin" Fiat qui a déjà une belle expérience du moteur arrière grâce à ses 500 et 600. Pigozzi et Dante Giacosa, l'ingénieur principal de Turin, se connaissent bien, ce qui va précipiter la mise en chantier commune d'un nouveau modèle en mutualisant les moyens. Si plusieurs architectures mécaniques sont étudiées, comme un 4 cylindres à plat, un 4 cylindres "couché" tout alu, un bicylindre, une boîte 3 ou une boîte 4, c'est finalement le plus raisonnable 4 cylindres en ligne culbuté qui est choisi, mais doté d'un vilebrequin cinq paliers et d'une culasse à flux croisés, des solutions nettement supérieures à celles adoptées jusqu'alors par Renault. Pigozzi est un ardent défenseur de la boîte 3, mais la rumeur annonçant la sortie prochaine d'une super Dauphine (la R8) incite l'ensemble du staff technique à privilégier la boîte 4. Finalement, le patron se laissera convaincre par l'utilisation de synchroniseurs Porsche et le montage d'une première synchronisée. La suspension est calquée sur le modèle installé par Fiat sur la 600 accueillant un ressort à lames avant transversal faisant aussi office de barre stabilisatrice et un berceau arrière triangulaire qui aurait la vertu de "pousser" l'auto depuis son centre de gravité. L'avant sera toujours en retrait par rapport à la technique de la future R8, mais l'arrière à bras tirés obliques se révélera plus efficace que le train postérieur des Renault.



Le 6 octobre 1961, la Simca 1000 est présentée au public à l'occasion du Salon de Paris.

Archives Simca

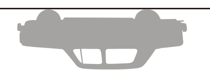
Cette vue fantôme montre la disposition des différents organes de la Simca 1000.

Archives Simca

Le style de la Simca est confié à l'Italien Mario Revelli di Beaumont, auquel Pigozzi a simplement demandé de « faire élégant ». Le designer imagine une ligne carrée, bien dans l'air du temps, et s'inspire opportunément de la Chevrolet Corvair fraîchement lancée en cette année 1959. En fin d'études, l'apport stylistique d'un autre homme, Mario Boano, est sollicité. En effet, Simca a acquis la certitude que le concurrent fignole sa R8 avec le concours de l'excellent Philippe Charbonneaux, une situation qui ne laisse aucune autre alternative : la Simca doit être la plus séduisante possible. Elle devra plaire davantage que sa rivale.

Une fois l'auto achevée, la mission suivante est de lui trouver un nom. Pour rester dans la droite ligne des précédents modèles de la marque, les Aronde et Ariane, il est un temps envisagé de la baptiser Arielle. Mais outre qu'une moto anglaise a déjà été nommée ainsi, cette appellation fait davantage référence au passé de Simca qu'à son avenir. Finalement, le nombre "1000", qui est un clin d'œil à la cylindrée du véhicule, est unanimement retenu. Cette dénomination fera d'ailleurs école au sein de la maison.

Construire la meilleure voiture, c'est bien. Encore faut-il savoir la vendre. A ce petit jeu, Pigozzi agit en maître. Son idée prodigieuse est que ses clients puissent disposer de leur Simca 1000 sans avoir à patienter des mois entiers avant livraison. Dans la perspective du lancement commercial, il a ainsi l'audace de faire tourner son usine de Poissy à plein régime plusieurs mois avant la présentation officielle au Salon de l'auto et sur l'autodrome de Montlhéry, le 27 juillet 1961. Cette tactique extrêmement habile permet aux vendeurs de promettre une Simca 1000 quasi immédiatement à des clients stupéfaits et, dans le même temps, d'en chiper des brouettes entières à la concurrence. Rapidement sur les rails du succès, la Simca 1000 saura s'adapter, au fil des années, aux évolutions d'un marché en perpétuel mouvement tout en répondant avec efficacité aux attaques des autres constructeurs. Cela lui vaudra une carrière exemplaire de 17 ans, jusqu'à l'été 1978, époque où malgré une certaine désuétude, elle disposait d'une image sportive sans équivalent grâce à une lignée de Rallye qui aura habilement contribué à rajeunir son image. Même "has been", la 1000 aura su jusqu'au bout conserver une certaine jeunesse. Preuve que la dernière "tout à l'arrière" française de grande série était très bien née. ■



Parmi les pistes de réflexions, on note celle d'un moteur couché tout alu qui aurait eu pour avantage d'offrir deux coffres à bagages à la Simca 1000. Cette solution fut finalement abandonnée au profit d'un classique quatre cylindres en ligne.

PIGOZZI

Archives Simca

Afin que les premiers clients n'aient pas à attendre leur Simca 1000, Pigozzi en lancera la fabrication bien avant sa présentation officielle : un coup de génie !

Archives Simca

Les premiers dessins de la Simca 1000 datent du début 1958.

Archives Simca

Ces esquisses montrent que le concept de "trois boîtes accolées" (une pour le coffre avant, une pour l'habitacle et une pour le compartiment moteur) est déjà bien présent.

Archives Simca



Cette première maquette "clay" date de 1958.

Archives Simca

Sur ce prototype de 1960, on est très près des formes définitives de la Simca 1000. Seul l'avant sera encore modifié.

LES GRANDES DATES

Malgré la taille réduite de l'auto, Simca tente de valoriser le côté "bourgeois" de sa dernière-née par le biais de mises en situation peu en rapport avec le statut réel de l'auto. La marque semble ici clairement viser le marché de la seconde voiture, celle de Madame.

De 1961 à 1978, la Simca 1000 a beaucoup évolué. Esthétiquement d'abord puisqu'elle a, par trois fois, changé de visage. Mais c'est surtout le nombre de versions et le fait que certaines aient disparu pour réapparaître quelques millésimes plus tard qui rendent son parcours complexe. Voici, point par point, les remaniements de la Simca 1000 tout au long de sa carrière.



27 JUILLET 1961

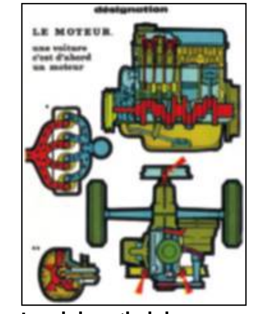
Présentation à la presse sous le dôme du Grand Palais, à Paris.

4 OCTOBRE 1961

Présentation officielle de la **berline** ; prise des premières commandes au Salon de Paris du modèle 1962. Moteur 944 cm³ de 44 ch SAE (type 315).

FÉVRIER 1962

Capacité du réservoir augmentée de 32 à 36 litres.



Lors de la sortie de la Simca 1000, la marque joue à fond la carte de la technologie avec des schémas explicatifs colorés figurant dans l'édition 1962 du catalogue.

MARS 1962

Présentation officielle du **coupé 1000 Bertone** au Salon de Genève.

JUILLET 1962

Lave-glace en série sur tous les modèles.

SEPTEMBRE 1962

Puissance moteur augmentée à 50 ch SAE (bloc type 315 S).
Apparition de la version **"de Luxe"** avec baguettes de ceinture de caisse, peinture unique gris métallisé, garniture intérieure beige uni.

NOVEMBRE 1962

Nouvelle version simplifiée baptisée **Simca 900** dotée de l'ancien moteur de 44 ch, absence d'amortisseur de direction, pare-chocs sans butoirs, portes de phares peintes, équipement général réduit, lunette arrière en plastique.

Petite, la Simca 1000 ? Dehors peut-être, mais à l'intérieur, quatre personnes et leurs bagages peuvent prendre place. C'est en tout cas ce que suggère cette photo.

1963

Mise en production du coupé 1000 Bertone (moteur porté à 52 ch SAE ; quatre freins à disques).
Chrysler Corporation, déjà actionnaire de Simca à hauteur de 25 % depuis 1958, porte sa participation à 63 %.

JUIN 1963

Puissance augmentée à 50 ch SAE sur Simca 900, suppression de l'enjoliveur de calandre et du pare-soleil passager, manivelles de lève-glace en plastique et inscription en lettres noires séparées sur face avant (toujours 900).
Apparition de la **Simca 900 C** équipée d'un amortisseur de direction et du pare-soleil passager.

SEPTEMBRE 1963

La **1000 GL** remplace la "de Luxe". Sièges avant à matelassure plus épaisse garnis de drap ou de Naugahyde (simili blanc) contre supplément, pare-soleil passager avec miroir, tablette sous planche de bord côté droit, monogramme GL sur aile arrière droite. Le moteur des GL (type 315 SA) est porté à 52 ch SAE.
Apparition de la **1000 USA**.
Sur tous les modèles : nouvelle turbine de refroidissement du radiateur, en plastique et non plus en alu, points d'ancrage pour ceintures de sécurité avant.



Dessiné par Bertone, l'élégant Coupé 1000 apparaît en 1963. Contrairement à la berline, il a droit à quatre freins à disques.

SEPTEMBRE 1964

Présentation de la **1000 GLS** à mécanique GL 52 ch. Elle se distingue de la GL par ses sièges à dossier inclinable dits "ailes de mouette" recouverts de tissu nid-d'abeilles côtelé ou d'Aéralon (simili perforé), garnissage des portes avec baguettes chromées et supports de poignées intérieures chromés, demi-cerclo avertisseur, enjoliveurs de roues intégraux, motif étoile sur panneau de custode droit et cartouche GLS sur fausse calandre.
Arrêt de fabrication de la 900 C.
Sur toutes les berlines : nouveau panneau d'auvent avec grille d'aération centrale (auparavant, une de chaque côté), serrure sur porte avant droite, chauffage plus efficace, contacteur de démarrage à clé.



Apparue en novembre 1962, la Simca 900 (à droite) est une version "dépouillée" de la 1000. Tellement d'ailleurs qu'une 900 C, un peu moins chiche, sera commercialisée dès juin 1963.




Dès septembre 1964, la 1000 GLS propose une finition en hausse avec, en particulier, des sièges couchettes.

NOVEMBRE 1964
Décès d'Henri Théodore Pigozzi, patron et fondateur de la marque.

MARS 1965
Sur tous les modèles : pare-brise feuilleté disponible en option.

SEPTEMBRE 1965
Sur toutes les versions : nouvelle planche de bord avec compteur rectiligne et cache amovible pour placer un poste radio.
Nouvelle variante **1000 GLA** à boîte semi-automatique Ferodo. Teinte unique brun Rosario métallisé et moteur 52 ch (la boîte auto est également disponible contre 750 F sur les autres modèles, sauf Commerciale).
Disparition de l'appellation 900, ces dernières devenant **1000 L** (pas de couvercle de vide-poches, banquette AR avec assise rabattable contre les sièges avant et dossier amovible). La 1000 "normale" se nomme désormais **1000 LS** (idem L plus calandre, butoirs, gouttières chromées et lettrage Simca avant chromé).
Sur GL et GLS, couvercle de boîte à gants, déflecteurs de portes avant et banquette fixe. Uniquement sur GLS : cendriers AR, baguette de capot avant, tapis de coffre.

MAI 1966
Présentation de la **1000 Commerciale** avec plancher de charge à la place de la banquette arrière. Roue de secours derrière siège conducteur.

COURANT 1966
Suppression des tirants de réaction moteur remplacés par des tampons en caoutchouc.

SEPTEMBRE 1966
Garantie deux ans ou 60 000 km.
Adjonction du Pentastar Chrysler au bas de l'aile avant droite.
Arrêt de fabrication de la GLA. Transmission automatique montée uniquement sur demande (tous modèles sauf Commerciale).


Malgré ses quatre "modestes" tambours, la Simca 1000 freine fort. La marque n'a de cesse de l'affirmer.

LES TABLEAUX DE BORD

Tous modèles d'octobre 1961 à septembre 1965.

Archives Simca


Archives Simca

Tous modèles d'octobre 1965 à août 1969.


Archives Simca

Tous modèles, sauf Spécial et Rallye, de septembre 1969 à août 1971. Sur Sim'4 : revêtement clair.


Spécial, de septembre 1969 à août 1971.

Hugues Chaussin


Archives Simca

Tous modèles, sauf Rallye, de septembre 1971 à août 1974. Décor différent selon version.


Archives Simca

Tous modèles, sauf Rallye, de septembre 1974 à juin 1978.

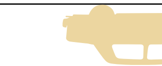

Rallye, de février 1970 à janvier 1972.


Rallye 1, de février 1972 à septembre 1977.

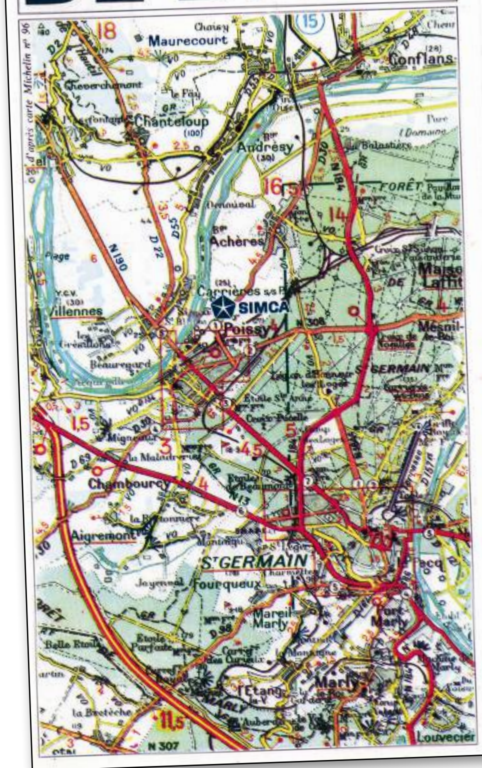

Rallye 2, de septembre 1972 à septembre 1977.


Archives Simca

Rallye 3, de janvier à juin 1978.



SUR TOUTES LES ROUTES DU MONDE... SIMCA 1000 INSOLENTE DE BRIO !





En 1966, Simca édite un catalogue original vantant, sans le dire explicitement, la fiabilité de la Simca 1000 que l'on retrouve sur toutes les routes du monde. Malin !



Découlant directement du Coupé 1000, le 1200 S offre des lignes plus sportives et encore plus élégantes que celles de son aîné.

FÉVRIER 1967

Sur toutes les berlines : le cric est désormais fixé sur le côté droit du tablier (auparavant sur passage de roue avant gauche).

JUIN 1967

Arrêt de fabrication du coupé 1000.
Apparition du **coupé 1200 S** (moteur type 354 de 1 204 cm^3, 80 ch DIN à 6 000 tr/mn, deux carburateurs Solex 35 PHH5), planche de bord faux bois, instrumentation et volant inédits ; train AR à carrossage négatif avec double articulation, roues spécifiques ; face avant revisitée avec large calandre et phares additionnels, feux arrière de recul, échappement à deux entrées et deux sorties ; assistance de freinage.

SEPTEMBRE 1967

Nouveaux moteurs type 349 (dits Poissy) ; cylindrée inchangée 944 cm^3, puissances de 38 ch (export) et 42 ch DIN.
Nouvelle version 1000 USA conforme à la réglementation US 1968.
Abandon de la Commerciale.
Sur Coupé 1200 S : sièges inclinables, crémaillère de direction, servofrein, pare-brise feuilleté, klaxon à compresseur.

SEPTEMBRE 1968

Sur tous les modèles : restylage des parties avant et arrière avec calandre type 1501, phares 180 mm, feux

LES ENJOLIVEURS



D'octobre 1961 à septembre 1964.

Archives Simca



Archives Simca

De novembre 1962 à août 1968 sur 900, 900 C et 1000 L.



Archives Simca

De septembre 1964 à septembre 1971 sur GLS.



Archives Simca

De septembre 1964 à septembre 1971 sur tous les modèles, sauf 900 et GLS.



Archives Simca

De septembre 1968 à août 1975 sur Spécial, et à partir de septembre 1972 sur GLS.



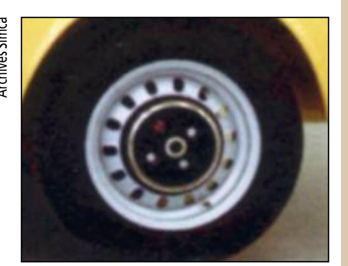
Archives Simca

De septembre 1969 à septembre 1971, sauf sur LS et Spécial.



Archives Simca

De septembre 1971 à juin 1978 sur LS et GL.



De septembre 1975 à juin 1978 sur SR 6 CV, Extra, 1006 GLS, 1005 et 1006 LS de Luxe.


Dès le lancement de la deuxième série dotée de gros phares et de feux arrière en trapèze, la Sim'4, version économique à moteur de 777 cm³, fait son apparition.



En 1969, la Simca 1000 s'exporte déjà. Ici, une version GLE espagnole. Parmi les éléments spécifiques, on note des feux additionnels rectangulaires sous le pare-chocs et une baguette chromée en rive de capot.

arrière en trapèze, lames de pare-chocs remaniées, roues 13" sur GL et Spécial, système de chauffage, filtre à air et collecteur d'admission inédits, direction à crémaillère, batterie dans coffre, lames de suspension à fixation centrale, nouvelle traverse de suspension arrière (carrossage négatif des roues), serrures revisitées.
Sortie d'un modèle économique **Sim'4** à mécanique type 359 de 777 cm³ et 31 ch DIN. 4 CV fiscaux.
Lancement de la **1000 Spécial** à moteur type 351 de 1 118 cm³ et 49 ch DIN. 6 CV fiscaux. Equipement riche de la GLS avec en plus console centrale, levier de vitesse court à boule faux bois, moquette bouclettes rouge, double filet de carrosserie, échappement double entrée et double sortie, projecteurs additionnels à iode, avertisseur à compresseur, compteur 160 km/h, volant sport Quillery faux bois, doubles enjoliveurs de roues, compte-tours en option.


La Spécial est lancée fin 1968. Le 1 118 cm³ de 49 puis 53 ch DIN la propulse à 150 km/h. Parmi sa dotation d'origine se trouve un superbe volant Quillery aux branches ajourées.


Stéphane Guitard

En diffusant la Rallye en février 1970, les gens de Simca avaient-ils conscience qu'ils venaient de "mettre le feu" à la Simca 1000 ?

SEPTEMBRE 1969

Nouvelles puissances moteur grâce à une amélioration de la culasse : Sim'4 (33 ch DIN), Export (40 ch), L, LS, GL, GLS (44 ch), Spécial (53 ch), 1200 S (87 ch).
Sur tous les modèles : planche de bord remaniée avec instruments inclinés, sièges redessinés.
Sur la LS : roues de 13".
Sur la Spécial : pot d'échappement à une entrée et une sortie, freins à disques avant.

1970

Chrysler Corporation augmente sa participation, qui atteint 99,3 % du capital de l'entreprise. Simca devient Chrysler France début 1970.

FÉVRIER 1970

Sur le nouveau modèle **1000 Rallye** : le moteur, la boîte et les freins sont identiques à la 1000 Spécial. Caisse de Sim'4, capot avant noir, rétroviseur obus noir, disparition des enjoliveurs de roues et de caisse, bandes adhésives sur capot et ailes arrière. Planche de bord spécifique à quatre cadrans circulaires dont un compte-tours, volant Quillery idem à la Spécial mais gainé noir, siège conducteur baquet. Teinte unique rouge Sarde.

AVRIL 1970

Sur tous les modèles : ceintures de sécurité avant de série.

SEPTEMBRE 1970

Apparition d'une nouvelle version 1000 : équipement identique à la Sim'4, mais moteur 5 CV.
Réapparition de la GL.
Sur la Sim'4 : montage en série de pneus SR à carcasse radiale.
Sur la Rallye : siège baquet réglable en inclinaison, nouvelle teinte blanc Tacoma en supplément du Rouge Sarde.
Sur tous les modèles : nouveau monogramme Simca et tissu des sièges inédit.
Sur le Coupé 1200 S : pavillon recouvert de vinyle noir, lunette AR dégivrante en série.
Création du premier service compétition de la marque (dirigé par Henri Chemin).



La GLS va devenir le modèle luxueux de la gamme. Ses équipements marquent un net progrès par rapport aux versions inférieures.

Dès sa sortie, Simca met en avant, dans le catalogue de sa Rallye, les kits permettant de l'améliorer. Parmi ceux-ci, le kit moteur Tapie d'Autokit.

LES CLUBS

Club Simca France : MVAC-7/8e, boîte 64, 28 rue Laure Diebold, 75008 Paris. www.clubsimcafrance.fr
Simca Racing Team : Maison des Associations, 2 rue des Corroyeurs, 21068 Dijon. T. 06 98 70 12 94, srt.dijon@gmail.com
Club Simca Bertone : 24 rue du Général Maxwell Taylor, 50500 Carentan. T. 02 33 43 39 97, berwab.wixsite.com/clubsimcabertone

SEPTEMBRE 1971

Sur tous les modèles : renforcement de la structure pour la conformité au règlement européen, nouvelles serrures de portes.
Sortie d'une version GLS 6 CV, moteur 1 118 cm³ (55 ch DIN).

OCTOBRE 1971

Fin de production du coupé 1200 S. Douze derniers exemplaires vendus en 1972, l'ultime ayant trouvé preneur en avril.

31 JANVIER 1972

Arrêt de fabrication des 1000 Rallye (montage d'un volant de type Rallye 1 sur les tous derniers exemplaires).

1er FÉVRIER 1972

Abandon des Spécial 6 CV, remplacées par des Spécial 7 CV (moteur type 371, 1 294 cm³, 60 ch DIN).
Apparition de la **Rallye 1** (mécanique identique Spécial). Nouveaux réglages de suspension (carrossage nul à l'avant et -3 degrés à l'arrière), volant de sécurité à absorption d'énergie, tableau de bord antireflet à cadrans noirs et aiguilles orange, remplacement de la dynamo par un alternateur, supports de balais d'essuie-glaces noirs, inscription "Rallye 1" sur les ailes arrière, deux sièges baquets, jantes élargies. Teintes rouge Sarde ou blanc Tacoma. Rapport de pont court 8x35 en option.

SEPTEMBRE 1972

Lancement de la **Rallye 2** avec mécanique de 1 294 cm³ à deux carburateurs Solex 35 PHHE (moteur type 371, 82 ch DIN, 7 CV fiscaux). Intérieur et boîte


L'intérieur de la Simca 1000 GLS est cossu : sièges bimatières, contre-portes matelassées, tableau de bord faux bois…


Jusqu'à l'avènement des séries Rallye, la Spécial était considérée comme la "turbulente" de la gamme. Cet intérieur en simili noir d'esprit sportif tranche avec celui de la GLS.



La Rallye 2 se distingue de la Rallye 1 par son radiateur sous le pare-chocs avant. Elle est, encore aujourd'hui, la plus désirable des Simca 1000.

L'intérieur des Rallye (ici une Rallye 2) vous met tout de suite dans l'ambiance "course". Et si vous n'aviez pas compris, le casque négligemment posé sur le siège achèvera de vous convaincre.



Les trois monogrammes de la gamme 1974.

RALLYE 3 : UNE **COMPÉTITION CLIENT**

Alors que la production des Rallye 1 et 2 est stoppée à l'automne 1977, Chrysler France recycle les dernières caisses de Rallye 2 pour mettre en fabrication une série de 1000 unités d'une Rallye 3 très attendue.
Et pour cause : celle-ci aurait dû sortir dès 1976 en apportant des évolutions importantes (moteur 1 600 cm³, boîte cinq vitesses). Accepté du bout des lèvres par l'état-major du constructeur sous la pression du service compétition, ce dernier opus de la gamme des Simca 1000 est en réalité la fabrication en (petite) série, homologuée pour la route et pour la compétition (Groupe 1), de la Rallye 2 Groupe 2 qu'il était alors possible de monter en assemblant une quarantaine de pièces (non homologuées route) sur une Rallye 2 d'origine. En décembre 1977, les 1000 exemplaires (théoriquement, car il semblerait que 291 unités aient été assemblées dans le premier trimestre 1978) sont fabriqués dans l'atelier de préproduction de Poissy (A10), puis stockés sur parc en attendant l'homologation sportive et leur commercialisation, dès le 1er janvier suivant. La Rallye 3 n'est donc qu'une combinaison de pièces existantes, si l'on excepte l'échappement, le rapport de pont 9x31, les réglages carbus et la boîte à air destinés à satisfaire aux tests d'homologation routière.
La Rallye 3 bénéficie d'une présentation qui lui est propre avec extensions d'ailes, bavolet polyester et jantes alliage, puis d'un traitement unique blanc Ibiza/noir satiné. Si l'intérieur est semblable à celui d'une Rallye 2 de 1977, sa mécanique est profondément réétudiée. Le moteur est toujours le 1 300 cm³ de cette dernière, mais il bénéficie d'une culasse surfacée (rapport volumétrique 10,3 au lieu de 9,5 sur Rallye 2) avec doubles ressorts de soupapes, d'un arbre à cames particulier, d'une tubulure d'admission recevant deux carburateurs Weber 40 DCOE coiffés de quatre cornets, l'ensemble permettant d'atteindre 103 ch DIN et un couple de 13 mkg. L'alternateur 70 A, comme l'ensemble du dispositif d'échappement, est également spécifique. La transmission fait appel à une boîte à quatre rapports à l'étagement rapproché alors que le différentiel utilise des composants matricés et non coulés. Pour sa part, le "châssis" comprend quatre amortisseurs Koni réglables, des épures de suspensions singulières, une barre stabilisatrice AR réglable ainsi qu'une crémaillère de direction directe (2,25 tours) ajustable en hauteur.
Un recensement des Rallye 3 (authentiques) est en cours. Si vous possédez l'un des exemplaires rescapés, vous pouvez contacter Gérard Rousselet (rousselet.gerard.39@orange.fr).



similaires à Rallye 1, quatre freins à disques et double circuit, radiateur moteur monté à l'avant avec vase d'expansion, réservoir porté à 50 litres au lieu de 36 litres sur autres versions, nouveaux projecteurs de pointe, pare-brise teinté dégradé. Teintes : jaune rallye ou blanc Tacoma banalisé sur demande (sans capot noir ni stickers).
Suppression du moteur 4 CV.
Sur tous les modèles : généralisation des suspensions avant et arrière de la Rallye 1, nouvelle synchronisation de boîte, points d'ancrage pour ceintures de sécurité arrière, condamnation des portes arrière pour enfants.

FÉVRIER 1973

Sur la Rallye 2 : remplacement du couple 9x37 par un 9x35 légèrement plus long.

SEPTEMBRE 1973

Réception de la 1000 au crash test. Nouvelles teintes de caisse. Essuie-glaces à deux vitesses type Rallye 2 montés sur Rallye 1 et Spécial.
Sur la Rallye 1 : adjonction d'un pare-soleil passager.
Sur tous les modèles sauf Rallye 2 : projecteurs à iode H4 en option.
Sur la Rallye 2 : lave-glace à pompe électrique.
Sur les GLS et Spécial : suppression de la baguette de capot avant.

FÉVRIER 1974

Nouvelle version **GLE** (moteur 944 cm³, 44 ch) économique dont la finition est identique à la GLS.

SEPTEMBRE 1974

Sur tous les modèles sauf Rallye 1 et 2 : tableau de bord à cadrans ronds, emplacement pour poste radio.
Sur tous les modèles : nouvelles garnitures de portes, accoudoirs redessinés, adjonction des feux de détresse, ceintures de sécurité à double réglage, alternateur 490 W.
Sur la GLE : sièges à dossier inclinable.
Sur les Rallye 1, 2 et Spécial : pare-brise feuilleté azuré en option.
Boîte Ferodo disponible en option sur LS et GLE.
Sur les versions 6 et 7 CV : collecteur d'échappement renforcé (idem Rallye 1 et 2).

SEPTEMBRE 1975

Arrêt de fabrication des GLE (remplacées par les GLS 5 CV) et Spécial.
Lancement du modèle **SR** (deux moteurs au choix : 1 118 cm³ de 55 ch ou 1 294 cm³ de 60 ch) ; garnissages de sièges spécifiques et moquette intégrale. Jantes alliage (7 CV), freins AV à disques, stickers d'identification (7 CV), calandre et essuie-glaces noirs, deux projecteurs de pointe à iode, enjoliveurs noirs spécifiques (6 CV).



Lancées en septembre 1975, les deux déclinaisons de la SR remplacent à la fois la GLS 6 CV et la Spécial 7 CV. Ici, une SR 7 CV jaune Maya reconnaissable à ses jantes alliage et sa déco inspirée des Rallye. Elle connaîtra peu de succès.

Sur tous les modèles : insonorisation moteur améliorée, parois des blocs-moteurs renforcées, bielles, pistons et vilebrequins modifiés, pompe à eau grand débit, nouveaux arbres à cames et carburateurs à “CO constant”, filtre à air remanié ; butoirs de pare-chocs tout caoutchouc ; bavolet inférieur arrière muni de quatre ouvertures.
Sur la Rallye 2 : nouvelle culasse type 1100 Ti (puissance portée à 86 ch DIN), ornementation extérieure avec bandes horizontales sur ailes et portes arrière, capot arrière noir pourvu d’un becquet en mousse, feux arrière et clé de pare-brise arrière noirs, teintes de caisse opaques et métallisées.
Sur la LS : sièges avant à dossier inclinable.
Sur la GLS : freins avant à tambours au lieu des disques.

AVRIL 1976

Lancement de la **1000 Extra**, toute première série spéciale commercialisée en France. Moteur 5 CV identique à LS ; équipement similaire à la SR sauf jantes alliage, avec en série peinture métallisée, glaces teintées, phares à iode, sièges velours, klaxon à compresseur et, au choix du client, un autoradio ou un toit ouvrant.

SEPTEMBRE 1976

Restylage sur tous les modèles. Apparition d’une calandre avant à phares rectangulaires avec fausse grille noire et alu, d’un capot avant plat, d’un pavillon sans nervure ; quelques modifications de détail à l’arrière : éclaireurs de plaque sur le pare-chocs (placé plus haut).
Sur tous les modèles : double circuit de freinage avec indicateur de chute de pression au tableau de bord, carburateur “indéréglable”, ceintures de sécurité à enrouleur, plaque constructeur avec le millésime.
Nouvelles appellations : la LS devient **1005 LS** et la SR 6 CV **1006 GLS**.
Sur la 1006 GLS : platine enjoliveur noire entre les feux AR, baguettes de flancs de caisse. Options spécifiques : banquette AR rabattable, pré-équipement radio avec antenne, haut-parleurs sur plage AR et antiparasitage.
sur la 1005 LS : banquette AR rabattable, option radio idem 1006 GLS.
Abandon des SR et Extra.
Sur les Rallye 1 et 2 : longues portées rectangulaires, sièges baquets à dossier articulé et appuie-tête intégré.
Sur la Rallye 1 : platine enjoliveur noire entre les feux AR.

MARS 1977

Commercialisation d’un kit Groupe 2 comprenant 24 pièces mécaniques à l’usage exclusif de la compétition.

SEPTEMBRE 1977

Sur les 1005 LS et 1006 GLS : essuie-glaces peints en noir mat, nouvelles roues à voile ajouré.
Fin de production des Rallye 1 et 2. Derniers exemplaires écoulés en 1978.

JANVIER 1978

Nouveau modèle **1005 LS de Luxe** : mécanique idem LS (944 cm³, 40 ch DIN) ; peinture métal, glaces teintées, projecteurs longue portée, butoirs de pare-chocs, baguettes de flanc de caisse, poste radio, garnissage velours, moquette intégrale.
Nouveau modèle **1006 LS de Luxe** : mécanique idem 1006 GLS (1 118 cm³, 55 ch), freins avant à disques ; équipement idem 1005 LS de Luxe avec banquette AR rabattable.
Série spéciale **Rallye 3** (moteur type 1G4 C, 1 294 cm³, 103 ch DIN, boîte de vitesses à rapports rapprochés) ; carrosserie spécifique avec spoiler, élargisseurs d’ailes, jantes alliage ; couleur unique blanc Ibiza. Autres équipements similaires à la Rallye 2 (voir descriptif complet dans l’encadré “Rallye 3 : une compétition client”).

JUIN 1978

Fin de fabrication de tous les modèles (seulement 26 460 unités vendues durant ce dernier millésime).
Production totale : **1 691 004 exemplaires**.

AOÛT 1978

Peugeot SA rachète Chrysler France.

JUILLET 1979

La marque est rebaptisée Talbot. ■

Le millésime 1977 marque le dernier restylage important de la Simca 1000. Devenues 1005 LS ou 1006 GLS, les autos adoptent une toute nouvelle face avant qui ne fera pas l’unanimité.



En toute fin de production, les Rallye 1 et 2 bénéficieront de teintes métallisées inédites comme le bleu Pacific (ici sur une Rallye 1 de 1978) ou le vert prairial.

Au moment d’acheter

Vous avez craqué, vous voulez une 1000 ? Comme on vous comprend ! Avant de vous lancer, voici quelques points à contrôler, ainsi que les cotes moyennes de chaque version (en superbe état d’origine ou complètement restaurée).

CARROSSERIE

En préambule, sachez que les 1000 des années 60 rouillent globalement moins que les suivantes et que les exemplaires de fin de production (phares rectangulaires) sont quasiment biodégradables faute d’un traitement anticorrosion digne de ce nom. D’une manière générale, vous devez inspecter les planchers, les bas de caisse, les longerons, les descentes de portes AR, les passages de roues avant, les pieds de portes avant, le fond de coffre, sous le bocal de liquide de freins, le dessus des ailes, la jointure entre ailes AR et custodes, les baies de pare-brise et de lunette AR, la jointure entre face avant et bavolet.

MOTEUR/BOÎTE

Les moteurs Simca sont d’une robustesse à toute épreuve. Avec un minimum de soins, ils vous emmèneront au bout du monde dans un bruit infernal de castagnettes. Attention aux mécaniques bricolées, à la conformité (on trouve de plus en plus de blocs 1600 dans des 1000 de base) et à l’authenticité concernant les Rallye 2 et surtout les Rallye 3. Les pièces de Rallye 3 sont très rares et très coûteuses, d’autant plus que beaucoup entretiennent la spéculation. Dans le même registre, le tarif espéré par des vendeurs de phares H4 rectangulaires est quelquefois honteux. Boîte de vitesses : synchro de deuxième fragile, mais BTC Breysse fabrique des pièces plus résistantes.

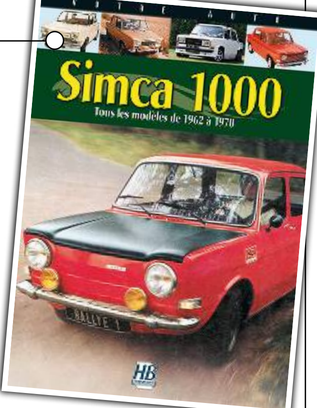
INTÉRIEUR

Globalement bien construit et bien fini, l’intérieur des Simca 1000 vieillit assez bien si le véhicule a fait l’objet d’un usage convenable.

COTATION

Sim’4 : 3 000 euros. **LS :** 3 800 euros. **900 :** 4 000 euros. **GL/GLS/GLE (66 - 76) :** 4 000 euros. **1005 LS de Luxe :** 4 200 euros. **1000 (61 - 65) :** 4 500 euros. **Extra :** 5 500 euros. **De Luxe/GL (62 - 66) :** 6 000 euros. **1006 GLS/LS de Luxe :** 6 000 euros. **SR 6 CV :** 6 500 euros. **Spécial 7 CV :** 7 500 euros. **Special 6 CV :** 8 000 euros. **SR 7 CV :** 8 000 euros. **Rallye :** 12 000 euros. **Coupé :** 12 000 euros. **Rallye 1 :** 13 000 euros. **Rallye 2 :** 20 000 euros. **1200 S :** 23 000 euros. **Rallye 3 :** 32 000 euros.

LIRE AUSSI



Gazoline a édité, dans la série “Votre Auto”, un ouvrage consacré à la Simca. Vous y retrouverez l’histoire complète de ce modèle, les évolutions année par année, ainsi que des conseils d’entretien et de restauration. Ce livre est disponible dans notre boutique VPC (bon de commande page 110 ou sur www.hommell-magazines.com).
• **Votre Auto N6 :** Simca 1000.

LANCIA FULVIA COUPÉ 1.2 HF



LE CHARME EN TENUE DE SPORT

Première d'une longue lignée de modèles à hautes performances dérivés de la grande série, cette HF à moteur 1,2 litre n'a été produite qu'à seulement 435 exemplaires. Elle associe l'élégance du petit coupé Lancia à une allure très vive, notamment grâce à une préparation Facetti qui en a élevé la puissance de 87 à 122 ch et à une carrosserie allégée de 125 kg. De quoi se faire plaisir sans trahir les origines bourgeoises du projet.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**



Même si sa puissance est finalement limitée, la Fulvia 1.2 HF est extrêmement joueuse et vive grâce à un poids plume et à des trains roulants performants.

LANCIA FULVIA COUPÉ 1.2 HF



Le rétroviseur monté sur l'aile avant gauche est une spécificité de la HF.

Le monogramme HF bleu et blanc situé sur la grille avant, appliqué par les propriétaires précédents, n'est pas d'origine. Il n'a été posé que sur les HF 1.3 et 1.6. La moustache, au centre du capot, est encore identique à celles des coupés standard.

J'ai toujours eu un faible pour les véhicules sans pare-chocs. Lorsque j'avais trois ans, mon grand-père, mécano à la retraite, m'emmenait sur son vélo à l'autodrome d'Imola, ma ville natale, pour assister aux courses (bien secondaires) qui s'y disputaient au début des années 70. Je ne saurais dire s'il s'agissait alors d'épreuves destinées aux voitures de tourisme ou simplement de cascades automobiles, mais il me reste en mémoire une ancienne Fiat 1300 berline (absolument pas sportive, par ailleurs…) roulant à toute vitesse sur la piste, sans pare-chocs. Papi Cesare, qui faisait de son mieux pour communiquer sa passion au petit Marco – il y ait d'ailleurs parvenu ! –, m'avait expliqué qu'on dépouillait ainsi les voitures pour les rendre plus performantes. Dès lors, chaque fois que mes yeux curieux croisaient un véhicule sans lames ni bananes, je pensais que c'était une auto de course. J'avais donc un peu confondu le garage du coin, dont la plupart des Fiat 500 et 600 en réparation étaient sans pare-chocs, avec une écurie de course très bien fournie !
Un demi-siècle plus tard, chaque fois que je me retrouve face à une auto sans pare-chocs, j'éprouve toujours la même émotion. Mais contrairement aux citadines garées dans l'atelier du carrossier, la Lancia Fulvia Coupé que je vous propose ici est une vraie sportive et elle a de nombreux arguments à faire valoir. Tout d'abord, c'est une 1.2 HF, c'est-à-dire la toute première interprétation sportive de la Fulvia originelle. Lancée en janvier 1966, dix mois après le modèle de base, elle n'a été produite qu'à seulement 435 exemplaires. Il s'agit donc de l'initiatrice de la lignée des modèles HF (High Fidelity) qui, dans leurs déclinaisons Rallye 1.3 HF et 1.6 HF, feront à nouveau briller Lancia en compétition. Et ce grâce à l'ingénieur Ettore Zaccone Mina et au directeur de la petite structure que Cesare Fiorio avait mis sur pied dans un coin de l'usine, suite au long sommeil que la marque s'était imposée en 1955, au soir de la tragique fin de l'épopée en Formule 1 [1]. En quatre ans, entre 1970 et 1973, la petite Fulvia remporte quatre rallyes internationaux (Grande-Bretagne 1970, Monte-Carlo, Maroc et San Remo 1972) et monte sept fois sur le podium pour des deuxièmes ou troisièmes places jusqu'au Safari Rally 1974 [2]. On est encore loin des trois championnats du monde de la Stratos ou des six de la Delta Integrale, mais c'est bien grâce à la Fulvia que ces victoires ont été possibles.

L'étonnante élégance de la Fulvia coupé est inspirée de la coque d'un bateau

Reposant sur la plate-forme raccourcie de la berline, la Fulvia Coupé, présentée au Salon de Genève en mars 1965, possède un empattement de 2,33 m contre 2,48 pour la quatre portes. Son étonnante élégance est inspirée de la coque d'un bateau. Elle repose sur un flanc élancé et un habitacle très lumineux aux custodes très minces. On a du mal à imaginer que son auteur est celui à qui l'on doit la pataude berline, à savoir Piero Castagnero, car le coupé ne reprend que quelques éléments de la quatre portes : la grille frontale en trapèze, les optiques arrière et les dièdres entre capots et flancs. Le tout avec un charme que cette dernière est loin d'avoir. Son moteur est un 1 218 cm³ dérivé du V4 de 1 091 cm³ de la berline par augmentation de l'alésage de 72 à 76 mm, la course restant à 67 mm. Fort de 79 ch, il pousse la voiture à 160 km/h. L'accueil du public est enthousiaste. S'il est vrai que les fidèles de la marque, orphelins d'un petit coupé après la disparition de l'Appia Pininfarina (*Gazoline* 158), sont aux anges, la beauté discrète du coupé Fulvia séduit même le public féminin qui ne s'intéressait que très peu,

[1] Après la mort d'Alberto Ascari lors d'une séance d'essais privés d'une Ferrari, à Monza, le 26 mai 1955, Gianni Lancia, fils du fondateur Vincenzo qui avait favorisé l'entrée de la marque en F1, interrompt toute activité sportive, cède l'écurie à Enzo Ferrari et la partie industrielle de l'entreprise au cimentier Gaetano Pesenti. Celui-ci la conserve jusqu'en 1969, avant de la revendre à Fiat.
[2] Pour célébrer cette victoire de Sandro Munari, en novembre 1974, Lancia présente la Fulvia Safari, un coupé dépouillé, jaune et ne possédant aucun pare-chocs. Il est fabriqué à seulement 900 exemplaires. Ce sera la toute dernière évolution du modèle.



La prise d'air sur le capot moteur conserve l'entourage chromé des Fulvia coupé de base.

La pose des belles jantes en alliage léger Campagnolo implique, en principe, l'adoption de fins enjoliveurs en acier censés élargir les ailes. Ce sont des éléments introuvables que Monica n'a pas encore réussi à dénicher.

Le monogramme fixé sur la poupe ne mentionne pas les spécificités de ce modèle. Les optiques AR avec catadioptres séparés, inspirées de celles de la berline, accompagneront le coupé jusqu'en 1976.

Les clignotants placés très haut ont été montés sur les coupés Fulvia jusqu'en 1969. Les crochets en caoutchouc (badgés Abarth...) sont des accessoires utilisés en course. Ils permettent d'ouvrir le capot moteur en se passant du câble qui commande l'ouverture depuis l'habitacle.

Dans la couche de peinture, on distingue plusieurs signatures, au feutre, que Monica et Lucio ont fait apposer : celle de Gianni Tonti, chef de l'écurie Lancia, et celles des pilotes Amilcare Balestrieri et Sandro Munari, dont les noms sont intimement liés aux Lancia de course.

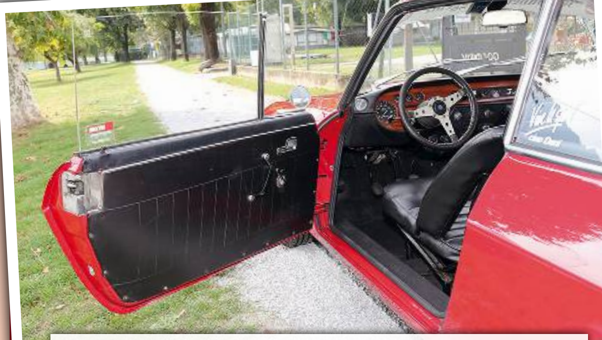
Sur cette prise de vue, on remarque trois éléments 100 % HF : le joint de lunette (tout comme celui de pare-brise) sans chromes, le bandeau jaune et bleu et les vitres de custode ainsi que la lunette en plexiglas, pour réduire le poids.

jusqu'à présent, à la marque de Borgo San Paolo.
Par rapport au coupé standard, la HF joue à fond la carte de la sportivité, proposant un moteur "dopé" et un poids en très nette baisse. Grâce à des carburateurs de 34 au lieu de 32, l'adoption d'arbres à cames aux profils spécifiques et à des nouveaux collecteurs d'aspiration et d'échappement, la puissance du 1 216 cm^3 grimpe à 87 ch pour 162 km/h. Un radiateur d'huile sera même monté sur les derniers exemplaires produits au début de 1967. La préparation maison n'a quant à elle pas d'autre vocation que de servir de base à une modification ultérieure de la mécanique. Outre la suppression des pare-chocs, l'abaissement du poids passe par le montage de capots et de portes en aluminium Peraluman à la place de l'acier et par la réduction de l'épaisseur des tôles. Certains chromes (baguettes de bas de caisse, enjoliveurs de joint de pare-brise et de lunette) disparaissent également. Quant aux moustaches qui divisent le capot moteur, elles sont officiellement remplacées par un petit enjoliveur. Toutefois, le sous-traitant n'arrivant pas à fournir Lancia dans les délais, environ la moitié des HF seront équipées des longues moustaches de la version classique. S'agissant des vitres, hormis le pare-brise, elles ne sont pas en verre mais en Plexiglas de 5 mm d'épaisseur. Dans les faits, nombre de possesseurs de HF conserveront le verre sur les côtés pour plus de fonctionnalité, le Plexi s'adaptant assez mal aux mouvements de montée et descente.
Bref, malgré un aspect à peine dépouillé, la HF est une tout autre voiture, pas un seul élément de carrosserie ne coïncidant avec ceux du coupé classique ! Des autocollants HF sont appliqués sur la partie haute des ailes AV, près des portes, et des bandeaux émaillés jaunes et bleus (les cou-

Monica Gandola et sa Lancia Fulvia Coupé HF 1966

“Le plus beau cadeau de mariage”

Quand Monica Gandola, commerçante habitant Domaso, en province de Côme, s'est mariée, elle n'a pas seulement trouvé un époux, mais également la foi : celle en Lancia, marque à laquelle son mari Lucio est dévoué. Après nous avoir présenté sa propre Fulvia Sport 1600 (*Gazoline* 232), Lucio nous fait découvrir le Coupé HF de la famille qu'il a donné à Monica, peu après leur mariage, comme preuve d'amour : pour Madame, mais également pour la marque turinoise. Mis en circulation le 1er avril 1966, ce modèle, le numéro 77 parmi les 435 produits, a changé une fois de propriétaire durant ses quatre premières années de vie, pour rester ensuite entre les mains de la même personne de 1970 à 2014, date à laquelle Monica en a “hérité”. Elle n'a pas beaucoup roulé avec, le compteur étant seulement passé de 118 000 km à un peu plus de 120 000. « J'aime la conduire lors des réunions, mais pas trop souvent, car elle n'est pas très confortable et s'adapte mal au trafic de tous les jours. » Cette voiture qui, à 40 000 km, avait déjà eu droit à une réfection moteur suite à son passé en compétition, n'a fait l'objet, depuis 2014, que d'une mise au point de la carburation, d'une rénovation des réservoirs et d'un bon polissage de la carrosserie. Monica nous raconte une anecdote savoureuse : en 1971, l'auto avait été confisquée à la douane suisse à cause de la présence du réservoir supplémentaire. Un élément insolite qui avait fait suspecter aux agents un trafic d'essence de contrebande. Après tout, cette Lancia possédait une plaque italienne… ■



La contre-porte est plus sommaire que sur le coupé classique. La poignée reprend le dessin de la Fulvia berline (mais en noir au lieu de transparent) et les poches aumônières ainsi que l'habillage en inox du marchepied ont disparu. Enfin, si quelques dizaines d'exemplaires utilisent le Plexiglas, la plupart des HF ont conservé les vitres en verre.





Les sièges sont spécifiques à la HF : légers, inconfortables et enveloppants.



Le combiné est identique à celui du coupé classique, exception faite du compte-tours. Non seulement il est gradué jusqu'à 8 000 tr/mn (au lieu de 7 000), mais il est également incliné pour que la zone rouge soit bien visible.

La silhouette élégante du coupé Fulvia, inspirée de celle des bateaux, est mise en valeur dans cette déclinaison sportive dépouillée, entre autres, des moulures de bas de caisse. L'autocollant HF jaune et bleu affichant quatre petits éléphants rouges est strictement d'origine.



Hormis le manomètre de température d'huile en lieu et place de la montre, le tableau de bord reste celui du coupé standard. Un contresens sur un véhicule qui se veut allégé. Le volant est quant à lui un Fusina de course, la HF proposant d'origine un modèle en réduction de celui du coupé classique.

Pour accéder à la banquette tout juste adaptée à deux enfants et à de courts trajets, il faut impérativement passer par la droite car le siège avant gauche ne s'abaisse pas.

"Leva lunga" (levier long) : c'est le surnom des Fulvia Coupé première série. Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi. Notez que le (lourd) volet de la boîte à gants a été conservé.

leurs de la ville de Turin) parcourent capots et toit [3]. La seule couleur disponible est l'Amaranto Montebello, une sorte de bordeaux clair. Par rapport au coupé classique, les roues sont dépourvues d'enjoliveurs et de cerclages chromés autour des jantes. Dans l'habitacle, revu par Zagato, on remarque des sièges avant spécifiques – plus légers et enveloppants et dont seul celui de droite est escamotable pour permettre d'accéder aux places arrière –, une banquette symbolique, des contre-portes simplifiées, la suppression des feux rouges indiquant l'ouverture des portes et la pose d'un manomètre de température d'huile devant le passager en lieu et place de la montre électrique. Le diamètre du volant est réduit à 38 cm et les tapis de sol en caoutchouc sont remplacés par un feutre très fin (et peu résistant). A l'arrivée, la HF pèse 825 kg, contre 950 s'agissant du coupé normal, soit 13 % de moins. Elle coûte 1 745 millions de lires, soit là aussi 13 %, mais de plus, que le coupé standard ! La carrière de cette HF originelle est très courte : un an seulement, car dès mars 1967, la Rallye 1.3 HF lui succède, comptant 100 ch pour 174 km/h. Comme évoqué précédemment, les HF étaient donc préparées pour la compétition. Notre HF du jour n'échappe pas à la règle puisqu'elle arbore depuis 1967 une préparation Giuliano Facetti de Groupe 2 qui intègre des collecteurs d'aspiration redessinés, deux carburateurs Solex 35 PHH 27 dotés de filtres à air à trompettes, un ventilateur allégé pour plus d'efficacité et un réservoir supplémentaire de 25 litres relié à celui d'origine et destiné à réduire les temps de ravitaillement en course [4]. Au banc d'essai, le petit bloc passe ainsi de 87 à 122 ch. La cure de vitamines ne concerne d'ailleurs que le moteur. L'amortissement est resté celui d'origine et la seule autre modification notable est l'adoption de jantes en alliage léger Campagnolo en 5,5x13, identiques en apparence mais plus étroites que celles reçues ensuite par les 1.6 HF (des 6x13).

Avant même que je prenne place au volant de sa petite protégée, Monica me menace : gare à toi si tu claques la porte comme sur n'importe quelle autre voiture ! Il faut être très doux avec l'alu, sans quoi tu risques de l'abîmer.

La seule couleur disponible est l'Amaranto Montebello, une sorte de bordeaux clair

J'accompagne donc la fermeture d'un geste délicat, presque féminin, et je m'assieds à ses côtés. Le siège est curieux : il est mince, peu rembourré, pas du tout confortable, et n'enveloppe que la zone lombaire. Pour le reste, hormis le renflement à hauteur des cuisses, dans la partie avant de l'assise, il est parfaitement lisse. Lorsque je regarde le tableau de bord, un détail m'étonne : je suis aux commandes d'un coupé ultra-allégé, mais la façade reste en bois ! Chez Lancia, on avait recherché un délicat compromis entre réduction du poids et celle des coûts : conserver cet élément d'origine du coupé classique ne demandait pas la moindre modification sur la chaîne de production et n'induisait donc pas de dépenses supplémentaires. Une chance que Monica ait gardé le beau volant Fusina gainé de cuir, un accessoire très

[3] Ces éléments sont peints à la main sur chaque exemplaire en fin de ligne de production !
[4] D'origine, le deuxième réservoir était séparé, le bouchon se trouvant à l'intérieur du coffre à bagages.

prisé à l'époque et qui apporte sa touche de sportivité. Le Neiman est positionné sur le tableau de bord et non sur la colonne de direction : un détail qui vieillit la Fulvia. Le quatre cylindres en V, dont le tempérament a été profondément modifié par la préparation, est bruyant et nerveux. Il n'a plus rien en commun avec le son un peu ouaté du coupé originel. En revanche, je dois avouer que, sonorité mise à part, les premiers kilomètres sont décevants. La Fulvia s'avère énergique et volontaire, mais pas plus que ça. Où sont les 122 ch promis ? De plus, si l'embrayage a tendance à glisser, je reste partagé concernant le levier de vitesse. L'étagement des rapports (identiques à ceux du coupé normal) est très bien pensé, mais le long levier de la première série, fixé sur une inesthétique tourelle, est une galère sur une sportive : les mouvements sont exagérés, sa précision est aléatoire et il vibre dès que l'on prend de la vitesse. C'est pour ces raisons qu'il a été rac-

Sa tendance sous-vireuse est marquée, mais facile à corriger au volant

courci sur les versions suivantes. La direction trahit quant à elle les origines bourgeoises de la Fulvia : douce, mais pas directe ni précise. L'amortissement est rigide et les freins irréprochables. Grâce aux quatre disques, communs à toutes les Fulvia, une fois l'absence de servofrein assimilé, j'arrive à décélérer et à doser convenablement l'effort. Alors que j'accède à une belle ligne droite et que je franchis le cap des 3 500 tr/mn, la vraie âme de l'auto s'éveille : elle devient vraiment sportive, avec une montée en régime de plus en plus efficace à mesure que l'aiguille de droite, celle du compte-tours, s'approche de la deuxième moitié du cadran. Celui-ci, voiture de compétition oblige, est monté renversé vers la gauche pour rendre la zone rouge plus lisible, ce qui ne manque pas de compliquer la vie du conducteur lambda que je suis. Grâce aux soins de Facetti et à une super-puissance pour un 1 200 cm^3, cette Fulvia profite d'une parfaite adéquation entre son châssis et son moteur. Le poids plume ainsi que son comportement agile et rapide la rendent très maniable en toutes conditions. Sa tendance sous-vireuse, typique des tractions avant de son époque, est marquée mais facile à corriger au volant. Par contre, sa tenue de route est étonnante, avec un arrière à l'adhérence insoupçonnable sur une auto dont le dessin de l'essieu rigide est si peu sophistiqué. Mais peut-être est-ce dû au poids supplémentaire du deuxième réservoir ? Même si elle impose d'être menée "dans les tours" (ce qui en limite un peu l'utilisation au quotidien) et qu'elle manque un peu de pêche, cette HF est amusante et s'avère davantage à la portée d'un conducteur standard que la 1.6 HF, plus lourde et plus puissante. Même si la HF est une sportive pur jus, elle conserve les atouts d'une vraie Lancia. Et c'est dans cette alliance insolite et très réussie que réside tout son charme. ■

Identification


Frappe à froid : au-dessus de l'appui du capot moteur, côté gauche.


Plaque constructeur : sur le dôme de la suspension avant droite.

LIRE AUSSI

• Lancia Fulvia Coupé : Graine de pur-sang [*Gazoline* 166].
• Lancia Fulvia Spider Zagato : L'unique cabriolet Fulvia [*Gazoline* 177].
• Lancia Fulvia berline : Pas belle, juste classe [*Gazoline* 203].
• Lancia Fulvia Sport 1600 : Quelle émotion ! [*Gazoline* 232].


GRAINE DE PUR-SANG


Le ventilateur a été allégé par Facetti pour en diminuer l'inertie.


A cause du deuxième réservoir placé sur le côté droit, la roue de secours est tout simplement posée sur le plancher du coffre. Contrairement aux quatre autres, elle est dorée, Campagnolo produisant les deux nuances. Notez les flancs peints en noir vermiculé.


L'élément le plus spectaculaire de la préparation Facetti : les quatre cornets coudés qui véhiculent de l'air vers les deux carbus Solex de 35.


Accroché au centre de l'auvent, le bocal du lave-vitre est produit pour la Turinoise Fispa, une entreprise surtout réputée pour ses filtres à essence.


L'allumage électronique : une modification des années 70.



En plus de ne pas disposer de pare-chocs, les vraies HF n'ont même pas les trous pour les fixations. Si vous en dénichez une qui en possède, méfiez-vous : il s'agit sûrement d'un coupé standard maquillé en HF…



Le V4 est monté, comme sur toutes les Fulvia, incliné de 45° vers la gauche pour en limiter l'encombrement vertical. A en juger par le couvre-culasse (noir sur la HF 1.2 et non pas jaune comme sur les 1.6), on dirait la moitié d'un V8 dont quelqu'un a oublié… la rangée de droite !

Passeport technique Lancia Fulvia Coupé 1.2 HF

MOTEUR

Type Lancia 818.140. 4 cylindres en V ouvert à 13°, disposé longitudinalement et incliné de 45° à gauche, bloc et culasse en alliage léger, chemises en fonte, vilebrequin sur trois paliers, distribution par un arbre à cames en tête par rangée, poussoirs, chaîne ■ **Cylindrée :** 1 216 cm^3 ■ **Alésage x course :** 76 x 67 mm ■ **Puissance maxi :** 87 ch DIN à 6 000 tr/mn (modèle essayé : 122 ch DIN) ■ **Couple maxi :** 11 mkg DIN à 5 000 tr/mn ■ **Taux de compression :** 9:1 ■ **Alimentation :** deux carburateurs double corps verticaux Weber 34 DOL-2 AV et Weber 34 DOL-3 AR (modèle essayé : Solex 35 PHH 27) ■ **Allumage :** par batterie 12 V 50 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur.

TRANSMISSION

Traction avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 vitesses synchronisées + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,690 – 2e : 2,179 – 3e : 1,419 – 4e : 1 – MAR : 4,112 ■ **Rapport de pont :** 3,700 : 1 (couple conique hypoïde : 10x37).

STRUCTURE

Caisse monocoque autoportante en tôles d'acier, portes et capots en aluminium ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes, bras triangulés, amortisseurs hydrauliques à double effet, ressort à lames transversal, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide, barre transversale Panhard, amortisseurs hydrauliques à double effet, ressort à lames longitudinal, barre antidévers ■ **Freins :** disques AV/AR (AV diamètre 258 mm, AR 267 mm), double circuit ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à vis et galet ■ **Jantes :** acier, 4 1/2 Jx14" (modèle essayé : alu 5,5x13) ■ **Pneumatiques :** 145 x 14 (modèle essayé : 185/70 R 13) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,935 x 1,555 x 1,300 m ■ **Voies AV/AR :** 1,300/1,280 m ■ **Empattement :** 2,330 m ■ **Poids :** 825 kg à vide.

PERFORMANCES

Vitesse maximale : 162 km/h ■ **Consommation :** 9,3 l/100 km.

PRODUCTION

Janvier 1966 - mars 1967 : 435 exemplaires.

COTATION

Après la 1.6 HF Fanalone qui approche les 60 000 euros, la 1.2 HF est la plus chère des Fulvia Coupé : un exemplaire en bon état coûte 32 000 euros, contre 12 000 pour un coupé première série standard. En dix ans, la cote a tout juste doublé.

REDECOUVERTE SEAT 124 D



SONO ITALIANA PERO HABLO ESPA



Sur route, la Seat 124 D est bien plus agréable à conduire que sa ligne de boîte à chaussures le laisse supposer. Aujourd'hui encore, se glisser derrière son volant est un vrai plaisir.

ÑOL*

En 1974, la Fiat 124 s'efface, remplacée par la 131 Mirafiori. Mais pas en Espagne, où son homologue Seat est restylé par Giugiaro et connaît une seconde jeunesse. Dans son dernier millésime, l'auto est même importée en Italie par le réseau du constructeur turinois. Et ce modèle a tellement séduit que, de nos jours, on en trouve encore de magnifiques exemplaires en collection.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

*Je suis italienne mais je parle espagnol

Bien avant d'être intégrée au sein du groupe Volkswagen, la Sociedad Española de Automòviles de Turismo a été, durant 30 ans, la succursale ibérique de Fiat. Fondée le 9 mai 1950 sur ordre du général Franco qui souhaitait doter l'Espagne de sa propre industrie automobile, l'entreprise est contrôlée par le gouvernement de Madrid à hauteur de 51 % via l'Instituto Nacional de Industria. 42 % du capital est aux mains de financiers (répartis entre cinq grandes banques) et les 7 % restants appartiennent à Fiat. La marque turinoise tient pourtant le rôle principal, au moins d'un point de vue technique, car les Seat d'alors ne sont que des Fiat légèrement adaptées aux goûts et besoins du marché espagnol. Le plus souvent, elles sont même très peu transformées au sein de ce qui est considéré comme une "usine tournevis". La blague qui circule alors consiste à réinterpréter l'acronyme Seat en *Siempre Estaras Apretando Tornillos*, "Ta vie durant, tu tourneras des vis". Le sens des affaires, pour les Turinois, se résume donc à toucher des royalties sur chaque voiture produite [1].

C'est à Zona Franca, en région barcelonaise, qu'une usine est bâtie près du port de la ville catalane [2]. Le premier modèle qui voit le jour, à partir de novembre 1953, est la 1400, copie conforme de la Fiat éponyme lancée trois ans et demi plus tôt. Une auto bourgeoise qui ne connaît qu'une diffusion confidentielle dans un pays au pouvoir d'achat très limité. Bien mieux adaptée à cet environnement, la 600 est lancée en mai 1957 (soit avec un décalage de deux ans et deux mois par rapport à son homologue italien). La *pelotilla* (boule), comme on l'appelle affectueusement, fera un carton : le dernier exemplaire tombera des chaînes 16 ans plus tard, le 3 août 1973, après une production de 799 419 unités. Même si elle reste très proche du modèle italien [3], Seat ne manquera pas d'en décliner des versions jamais croisées de l'autre côté de la Méditerranée, à l'image de la 800 à quatre portes et empattement allongé ou de la fourgonnette Formichetta produite par Siata.

Les Seat de cette époque ne sont que des Fiat adaptées aux goûts et besoins des Espagnols

Ainsi, durant ses années Fiat, toute la vie de Seat ne sera qu'un difficile équilibre entre "copier-coller" et efforts de singularité plus ou moins évidents. La 133 de 1974, un hybride entre les carrosseries de 126 et 127 (animé du moteur arrière de la 850), mais aussi la belle 1200-1430 Sport "Bocanegra", vision espagnole du coupé de classe moyenne, sont incontestablement des variantes uniques. Mais entre les clones et les voitures originales, on voit également apparaître quelques modèles "intermédiaires" : la 850 quatre portes par exemple, ou encore la 2000 de 1971, une ancienne 2300 Lusso légèrement restylée et mue par un moteur diesel d'origine Mercedes. Seat s'impose comme une véritable alternative à l'autre constructeur du pays, la Renault FASA – autre installation d'origine étrangère ! –, et les gens qui roulent en Seat se baptisent entre eux *los seatinos* ("ceux de Seat").

Parmi ces nombreuses déclinaisons, la 124 berline reste l'une des plus "conformistes" comparée à l'original italien, s'éloignant progressivement du modèle de base au fur et à mesure du temps.

[1] Ce n'est pas la première fois que Fiat s'installe dans la péninsule ibérique : de 1919 jusqu'au début de la guerre d'Espagne, en 1939, le constructeur italien a produit des voitures dans le pays via sa filiale Fiat Hispania.
[2] L'usine est inaugurée en juin 1953.
[3] Les éléments spécifiques à la 600 espagnole sont, dès la première série, les moustaches sur la face AV et les vitres latérales descendantes. Le dernier modèle, la 600 L Especial, a par contre droit à une fausse prise d'air sur la custode, un alternateur en lieu et place de la dynamo, un vase d'expansion et un tableau de bord revêtu de plastique noir antireflet.



Classique et basique, la 124 D n'est pas dépourvue de charme. Il faut reconnaître que le restylage de 1975, dû au crayon de Giugiaro, rend la face avant plus moderne tout en respectant les proportions d'origine. Mesurant seulement 4,04 m de long, elle est très compacte.



Inscription Seat mise à part, les enjoliveurs de roues (tout comme les jantes) sont identiques à ceux montés sur les dernières 124 italiennes des années 1972/1974.



Ici, le "D" ne désigne pas une motorisation diesel, mais signifie que l'auto est la quatrième de la lignée.



Les 124 italiennes ont toujours eu droit à des phares circulaires. Ces feux rectangulaires entourés par les clignotants donnent à la Pamplona un coup de jeune.



La prise d'air fixée sur le montant de custode est une constante de toutes les 124 depuis 1970.



La poignée de porte encastrée est un grand classique des 124. Elle a débarqué sur la Special italienne deuxième série de 1970 et a été montée sur la troisième édition du modèle de base en 1972.





Les six orifices de ventilation, positionnés sous la calandre, s'inspirent de ceux de la 124 Special T (pour Twin Cam) italienne.



Les balais d'essuie-glaces articulés dans le même sens sont chromés, tout comme le rétroviseur Cromodora et les gicleurs de lave-glace.


Totalement dénuées de moulures chromées et de poches aumônières, les contre-portes des Seat sont plus rudimentaires que celles des Fiat.


Le combiné, sommaire et au style largement démodé à l'aube des années 80, est encore celui de la première 124. Il n'intègre que tachymètre, compteur, jauge à essence, température d'eau et six témoins : réserve, pression huile, alternateur, clignotants, feux de position, feux de route.


La console centrale, reprise d'une Fiat troisième série, n'était pas prévue par Seat. C'est Alessandro qui l'a ajoutée à sa voiture. Remarquez le long levier de vitesse décalé sur la droite, comme sur toutes les 124.


Largement inspiré de celui de la 124 italienne, le tableau de bord n'en est pas moins spécifique. Sa partie inférieure rainurée n'a en effet été prévue que pour les Seat. La clé de contact est à droite du volant et non à gauche.

Malgré sa compacité, la 124 accueille aisément trois personnes sur la banquette arrière. Les ceintures arrière ont été montées par Alessandro avant de passer le contrôle technique.

Alessandro Minelli et sa Seat 124 D 1979

"J'en ai quatre dans mon garage !"

Lorsqu'Alessandro Minelli, employé âgé de 56 ans vivant à Bologne, a passé son permis, en 1980, son père pensait lui offrir une Fiat 127 900. Mais comme le tarif d'une Pamplona était presque équivalent, il lui a préféré cette dernière, car son plus cher ami roulait en Fiat 124 troisième série et la lui avait fortement recommandée. Cette voiture rouge lui rend des bons et loyaux services durant douze ans, jusqu'à un triste jour de 1992 où il a un terrible accident avec un bus, dans le centre-ville. La Pamplona, qui affichait 100 000 km au compteur, finit à la casse. Les beaux souvenirs qu'Alessandro relie à ce véhicule le poussent à en chercher un autre en 1996. De troisième main, l'auto est l'une des toutes premières vendues en Italie : mise en circulation le 25 septembre 1979, elle appartenait à un salarié de Weber, le producteur (bolognais !) de carburateurs qui, après 1 500 km, l'avait cédée à l'oncle de l'ami d'Alessandro. Devant transporter ses chiens de chasse, l'homme l'avait troquée contre une Punto, plus pratique avec son hayon. La voiture, qui totalise aujourd'hui 89 700 km, était saine lors du rachat, sans rouille ni bosses. Depuis, Alessandro lui a offert une couche de peinture fraîche (uniquement en dessous de la ceinture de caisse), a refait freins, embrayage et ligne d'échappement, peint le réservoir et remplacé les joints des portes avant. Et puisque son envie de sauver les Pamplona est devenue une mission, il en a acheté trois autres : une rouge de 1979, une jaune de 1980 légèrement customisée et une blanche de 1979 en cours de réfection. Il a également conservé la Toledo 1.6 blanche qui, en 1992, avait pris la place de la 124 originale. « Avec 45 000 km au compteur, elle est pour l'instant à la retraite, me raconte-il. Quand j'y serai également, sois-en sûr, je m'en occuperai et elle roulera à nouveau aux côtés de ses sœurs aînées ! » ■





Les sièges en tissu sont larges et assez enveloppants. La nuance rouge crée un beau contraste avec le noir du tableau de bord et le blanc de la carrosserie.

Sa première mouture, présentée au Salon de Barcelone de 1968, n'est donc quasiment qu'un rebadgeage de la Fiat 124 sortie deux ans plus tôt. Elle comble un vide dans une gamme qui, à l'époque, se compose des "tout-à-l'arrière" 600 et 850 et de la grande 1500, cette dernière, plébiscitée par les chauffeurs de taxi, n'étant qu'une interprétation ibérique de la Fiat 1500 L (*Gazoline* 253) à quatre cylindres, elle-même dérivée de la gamme 1800/2300 à six cylindres. Avec la 124, Seat s'adresse donc pour la première fois à une classe moyenne en quête de distinction dans un pays qui connaît une croissance très lente. Si sa ligne de boîte à chaussures est dans l'air du temps, sa mécanique, sans être révolutionnaire, est très bien étudiée. Son moteur culbuté, dessiné par l'ingénieur Aurelio Lampredi [4], repose par exemple sur un vilebrequin à cinq paliers, son essieu arrière renonce aux ressorts longitudinaux pour une nouvelle géométrie à bras longitudinaux et barre Panhard et son freinage fait appel à quatre disques. Dans l'habitacle, la ventilation est assurée, entre autres, par deux aérateurs circulaires orientables placés au centre du tableau de bord.

L'évolution du modèle Seat suit à peu près celle de son homologue italien, la divergence la plus évidente résidant dans l'appellation :

La Seat 124 reste l'une des variantes les plus "conformistes" comparée à l'original italien

si, chez Fiat, la 124 à moteur 1,4 litre à la présentation plus cossue est dénommée 124 Special, en Espagne, la voiture est baptisée 1430 du fait de sa cylindrée de 1 438 cm^3. Quelques détails diffèrent également : la Special italienne arbore par exemple des doubles phares circulaires, alors qu'ils sont carrés sur la 1430 espagnole, ce qui lui donne des faux airs de 125 (modèle jamais produit en Espagne, mais assemblé en Pologne). Elle emprunte d'ailleurs à cette dernière ses optiques arrière et son tableau de bord. En 1974, la 124 italienne, poussée dehors par la 131, prend sa retraite. La vocation planétaire du modèle se poursuivra sous différentes marques et sur d'autres marchés [5]. Quelques mois plus tard, en 1975, la Seat 1430 tire également sa révérence : dorénavant, même les versions haut de gamme se nomment 124, comme jadis en Italie. Pour l'occasion, la nouvelle 124 bénéficie d'un important et attrayant restylage que l'on doit à la société Italdesign de Giorgetto Giugiaro. Cette série, connue sous le nom de D 75 [6], est également surnommée la "Pamplona" en référence à la seconde usine de Seat basée à Pampelune, ville du nord de l'Espagne. C'est ici qu'une ancienne unité British Leyland, la Authi, est passée dans le giron Seat qui a choisi d'y délocaliser la fabrication de cette 124 modifiée. Bien qu'épaulée par la plus moderne 131, la 124 D 75 ne se contente pas d'offrir une alternative peu chère en bas de gamme. Au contraire, avec les variantes D Special, elle voit son offre s'élargir comme jamais, recevant non seulement le 1400 de l'ancienne 1430, mais également des 1600, un 1800 et même un 2 litres ! Si le break et le coupé ont fait partie de la gamme, comme en Italie, le spider n'a quant à lui jamais été inscrit au catalogue espagnol.

L'arrivée, en 1979, de la Ritmo entraîne la disparition de la Pamplona : les derniers exemplaires sont produits en 1980. Ce qui est curieux, en comparant le panel commercial de Fiat et de Seat, ce n'est pas seulement la coexistence de la 124 D et de la 131 durant cinq ans, mais le fait que la relève de la 124 elle-même ait été prise

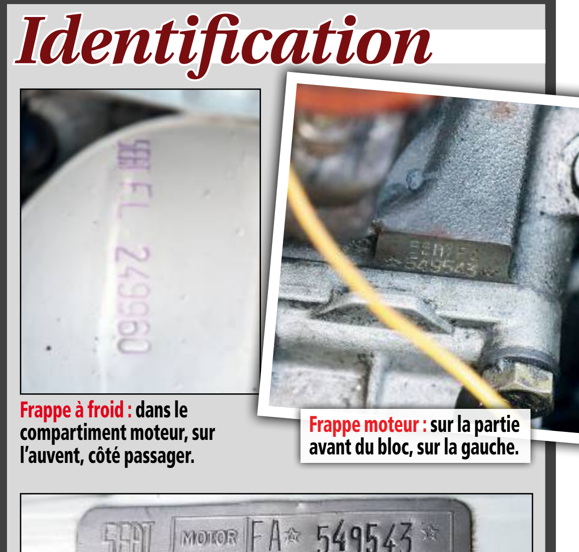
[4] Baptisé "le sorcier des moteurs", l'ingénieur Aurelio Lampredi (1917-1989) est embauché chez Ferrari en 1946. Il y signe de mécaniques de 1,1 à 6 litres comptant deux à douze cylindres, y compris le 2 litres quatre cylindres de la Formule 2 Championne du monde en 1952 et 1953 aux mains d'Alberto Ascari. Passé chez Fiat en 1956, il conçoit le moteur "modulaire", comme on l'aurait appelé des décennies plus tard, c'est-à-dire le bloc six cylindres 112/114 des 1800/2100/2300 également en version quatre cylindres 115/116 (1300-1500), les V6 de Dino et de 130, le bi-arbre produit de 1966 à 1998 avec cylindrés comprises entre 1 438 et 1 995 cm^3 ainsi que les mono-arbres 128 et "Brésil" (1 049 cm^3), le premier diesel de la Ritmo. En 1973 il prend la direction du département Abarth avant de partir à la retraite en 1982, après avoir gagné trois championnats du monde de rallye en 1977, 1978 et 1980 avec la 131.

[5] Les Fiat 124 italiennes (1966-1974) ont été assemblées en 1 543 000 unités. Si l'on englobe tous les dérivés (Tofas, Zastava, Lada, Premier et Seat), on dépasse largement les quatre millions.

[6] Le "D" ne signifie pas "Diesel" mais identifie la quatrième série, une dénomination souvent utilisée pour désigner les modèles Fiat des années 60 (500 D, 600 D et 1100 D). Mais puisqu'une 124 D avait déjà fait son apparition en 1971, cette dernière évolution est connue sous l'appellation D 75. Pour faire encore plus compliqué, le nombre "75" est davantage une convention, car il n'apparaît ni sur les monogrammes, ni sur la documentation.

Le profil de la 124 originelle reste parfaitement identifiable. Seul le débord des feux arrière permet de reconnaître la Seat 124 D.

Identification



Frappe à froid : dans le compartiment moteur, sur l'auvent, côté passager.

Frappe moteur : sur la partie avant du bloc, sur la gauche.

Plaque constructeur : dans le compartiment moteur, sur la traverse avant, côté passager.

Les larges optiques encaissées, reliées par une bande noire et débordant sur les flancs, élargissent visuellement la poupe de l'auto qui apparaît plus moderne et élancée par rapport aux premiers modèles.

par la Ritmo qui, en Italie, remplaçait plutôt la 128. Ce dernier modèle n'a jamais été assemblé par Seat, sauf en version coupé trois portes, lequel était – encore une fois dans une logique difficile à saisir – une sorte de duplication de la Bocanegra locale.
La dernière série de la 124 connaît cependant une petite et insolite parenthèse en fin de carrière : elle est en effet intégrée pour quelques mois à la gamme Fiat, cinq ans après la disparition de la 124 italienne. Pourtant, Fiat possède déjà une valeur sûre dans son catalogue : la 128, restée en production aux côtés de la Ritmo (apparue en 1978) dans deux versions – la 1100 CL berline et la 1100 base break. Mais si la 128 quatre portes coûte 5,78 millions de lires, la 124 D est proposée à seulement 5,04 millions, soit moins qu'une 127 CL 1050 trois portes plus moderne mais d'une catégorie inférieure. La Ritmo de base (la 60 L trois portes) se vend à 5,33 millions, alors que la plus abordable des 131, la L 1300, affiche un prix bien plus élevé (6,23 millions, soit un quart en plus). Malgré ses atouts économiques, la 124 D ne fera qu'un passage éclair : lancée en septembre 1979, elle est retirée du catalogue en octobre 1980, une fois sa production achevée. Juste une petite année durant laquelle Fiat ne la promeut d'aucune manière : ni communiqué de presse, ni publicité, ni dépliant [7]. Mais, à en juger par la quantité non négligeable de Pamplona que l'on croisait, à l'époque, sur les routes italiennes, cela n'empêche en rien sa bonne diffusion.
Si l'on s'arrête à son image, on pourrait penser que la 124 est une voiture ennuyeuse. Ce serait une erreur, car en conduire une est toujours un plaisir tant ce modèle démontre qu'il n'est pas obligatoire d'être révolutionnaire pour être apprécié. Elle appartient à ce type de véhicules très bien pensés dans lesquels tout est fait pour rendre la conduite agréable : une allure nerveuse mais pas trop, une tenue de route rassurante, un très bon freinage, un accueil intérieur impeccable avec des portes qui disposent d'une ouverture conséquente, un siège large et enveloppant, des commandes qui tombent toutes parfaitement en main, une visibilité excellente, une ambiance lumineuse. Habitué à la 124 italienne qui, comme bon nombre de Fiat de son époque, possède le Neiman

Son image fait passer, à tort, la 124 pour une voiture ennuyeuse

à gauche, j'essaie d'insérer la clé de ce côté là du volant. Mais les Espagnols l'ont déplacé à droite, ce qui est en général plus logique, sauf pour un Fiatiste réputé. Il s'agira de l'unique différence notable que je noterai tout au long de mon essai. Le quatre cylindre conserve, comme sur ses sœurs italiennes, un son métallique, bruyant. La montée en puissance est nickel pour un petit 1200 épaulé par une boîte au maniement doux et précis, correctement étagée, et un embrayage souple. Je dois avouer que je préfère un volant dont l'usage est peu aisé en manœuvre, mais dont les réactions ne sont pas "téléphonées" en action. La 124 a donc de quoi me plaire, car sa direction est lourde et précise avec un très bon retour en sortie de virage. Et qui plus est, elle freine parfaitement. A une époque où ses concurrentes plus modernes étaient pour la plupart équipées de tambours arrière, la Seat bénéficie de quatre disques bien modulables et assistés par un servofrein. Son freinage est tellement efficace qu'il faut garder à l'esprit que l'on n'est pas aux commandes d'une moderne. Par conséquent, en cas d'urgence, l'ABS ne sera pas là pour vous sauver… Et s'il est vrai que l'essieu arrière est rigide, il est également très bien guidé : même sur les pavés, on ne ressent pas le moindre sautillement. Un zeste survireuse à bonne allure, elle reste très facile à contrôler et son arrière, qui serre légèrement la trajectoire, ajoute un peu de poivre à une recette croustillante et savoureuse. Un assaisonnement parfait pour un plat au goût latin. ■

Je tiens à remercier chaleureusement Paolo De Sanctis, inconditionnel des 124, qui m'a mis sur les traces de la magnifique Seat d'Alessandro.

[7] ***Quattroruote*** **consacre à la Seat 124 D une actualité (deux tiers d'une page) dans son numéro d'octobre 1979. L'étrange silence qui en accompagne le lancement n'échappe pas au magazine, qui écrit : « Depuis quelques semaines, les concessionnaires Fiat vendent, mais à la sauvette, la Pamplona. »**

LIRE AUSSI

• Fiat 124 : Grenouille ou princesse ? [*Gazoline* 30].
• Fiat 124 : La voiture universelle [*Gazoline* 129].
• Fiat 124 : A la conquête du monde [*Gazoline* 182].





Le ventilateur en plastique jaune est un incontournable des Fiat et dérivés des années 60.

Passeport technique Seat 124 D

MOTEUR

Fiat, 4 cylindres en ligne, disposé longitudinalement à l'avant. Distribution par soupapes en tête, arbre à cames latéral, poussoirs et culbuteurs, chaîne, vilebrequin sur cinq paliers, bloc en fonte, culasse en alliage léger ■ **Cylindrée :** 1 197 cm^3 ■ **Alésage x course :** 73 x 71,5 mm ■ **Puissance maxi :** 65 ch DIN à 5 600 tr/mn ■ **Couple maxi :** 9 mkg DIN à 3 700 tr/mn ■ **Taux de compression :** 8,8 : 1 ■ **Alimentation :** un carburateur double corps inversé Solex C23 EIES 5 ou Weber 32 DHS-23 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 45 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** 4 vitesses synchronisées + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,75 – 2e : 2,30 – 3e : 1,49 – 4e : 1 – MAR : 3,87 ■ **Rapport de pont :** 4,300 : 1 (couple conique hypoïde : 10x43).

STRUCTURE

Coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec triangles superposés, amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide à quatre bras longitudinaux, barre transversale Panhard, amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux, barre antidévers ■ **Freins :** disques AV/AR, assisté par servofrein ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à vis et galet ■ **Diamètre de braquage :** 10,70 m entre murs ■ **Jantes :** en acier, 13" ■ **Pneumatiques :** 6.15-13 (155/80 R 13 79 T en moderne) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,040 x 1,620 x 1,420 m ■ **Voies AV/AR :** 1,330/1,300 m ■ **Empattement :** 2,420 m ■ **Poids à vide :** 900 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 150 km/h ■ **Consommation :** 8,9 l/100 km.

PRODUCTION

1968-1980 : 896 136 unités (toutes séries confondues).

COTATION

Très peu prisée au-delà des frontières espagnoles, la 124 a une cote qui dépasse rarement les 3 000 euros pour un exemplaire en excellent état. En dix ans, elle a cependant pris 50 %.

Même si, à gauche, l'espace est mangé par la roue de secours et à droite par le réservoir, la 124 possède un coffre profond.



Sur le côté gauche du compartiment se trouvent le bocal du liquide de freins, le vase d'expansion du radiateur et le sac du lave-vitre, en plus du servofrein, de la bobine et du klaxon.



Alimentation et échappement se situent du même côté, à droite. Le carburateur monté sur la 124 d'Alessandro est un Weber. En arrière-plan, sur la gauche, on remarque la boîte de vitesses contenue presque intégralement en dessous du tunnel, dans l'habitacle.



Comme sur les autres "copies" de Fiat de l'époque (l'Autobianchi Primula par exemple), le compartiment moteur de la 124 comporte un logement derrière l'auvent où se trouvent le moteur d'essuie-glaces et le câble d'ouverture du capot.



Fiat ? Non, vous vous trompez. Nous sommes face à une Seat, comme le confirme le marquage sur la culasse, bien que partiellement caché par les fils des bougies. Dans l'ensemble, l'accessibilité aux éléments mécaniques est plutôt bonne : la 124 est une ancienne sur laquelle il est facile et amusant de bricoler.



LA THUNDER D'INGOL



BIRD STADT

Durant la seconde moitié des années 50, DKW-Auto Union, qui fabrique alors des automobiles de grande qualité, souffre d'une image démodée auprès de la jeune clientèle d'après-guerre. En janvier 1958, elle passe sous le contrôle de Daimler-Benz qui va redorer son blason. La marque profite de cette période de renouveau pour présenter un splendide coupé sport au look largement inspiré de la Ford Thunderbird américaine, toujours équipé du fameux moteur deux temps – véritable signature du constructeur –, mais dans une version quelque peu "survitaminée". Quelques années plus tard, il sera suivi d'un cabriolet. Voici son histoire.

Texte et photos **Gaëtan Lamarque**

AUTO UNION **1000 SP CABRIOLET** 1964



Les superbes enjoliveurs centraux sont communs aux 1000 S et 1000 Sp.



Les 1000 Sp étaient assemblées chez Baur, le carrossier qui en avait assuré le développement dès la fin de 1957.



Inspiré des voitures américaines en général, le pare-brise panoramique sera repris dès 1959 par Auto Union sur sa 1000 S.



Ces anneaux symbolisent le regroupement de quatre marques au sein d'Auto Union : Audi, DKW, Horch et Wanderer. Chose étonnante, leur taille varie selon le pays où est vendue la 1000 Sp.

Si la parenté avec la Ford Thunderbird est évidente, la face avant n'est pas sans évoquer les Simca Océane ou Sunbeam Alpine, preuve que les Allemands n'ont pas été les seuls à être inspirés par la belle américaine.

LE CHANT DU CYGNE

En ce premier jour de 1958, alors qu'Auto Union est rachetée par Mercedes, la nouvelle direction est confrontée à un challenge de taille : moderniser l'image vieillissante de la célèbre firme aux quatre anneaux reconnue pour la grande qualité de ses automobiles et ses audacieux choix techniques d'avant-guerre.
Cette nouvelle orientation avait déjà été insufflée, dès 1954, par Friedrich Flick, devenu l'actionnaire principal d'Auto Union, et Robert Eberan Von Eberhorst, le directeur technique de l'usine d'Ingolstadt, qui évoquait dès 1950 la nécessité de fabriquer une sportive. Les ingénieurs d'Auto Union observent qu'une belle place est à prendre sur ce marché de l'automobile en cette fin des *fifties*.
Bien sûr, la populaire Volkswagen Karmann Ghia de 34 ch connaît déjà un succès grandissant à l'échelle internationale. Parmi les valeurs sûres, on trouve également la Borgward Isabella Coupé et la splendide Mercedes 190 SL de 105 ch, même si cette dernière n'est vraiment pas à la portée de toutes les bourses. Ils décident alors de créer un séduisant coupé à l'allure moderne sur la base du robuste châssis de la F93, devenue entre-temps 1000 S. Quelques améliorations sont tout de même apportées, à commencer par un train arrière abaissé de 20 mm et des amortisseurs durcis. L'Auto Union 1000 Sp s'inspire de la Ford Thunderbird (ou T-Bird) américaine de 1955 dont elle reprend sans vergogne les éléments les plus significatifs : une calandre en forme de bouche pincée, un pare-brise panoramique (même si la T-Bird n'est pas dépositaire de cet effet de style), un pavillon ayant toutes les apparences d'un hard top, des ailes arrière s'achevant en de fins ailerons et de grosses optiques rondes à l'arrière. Excusez du peu ! Au chapitre des spécificités (quand même), signalons des ailes arrière dont la découpe très basse du passage de roue masque une grande partie de celles-ci.
Deux prototypes de coupés sont présentés au public lors du Salon de Francfort de septembre 1957. Le nouveau modèle est plébiscité pour son esthétique très réussie, moins pour son prix de vente annoncé de 10 750 DM. Malgré ce tarif élevé, la 1000 Sp (pour "Spezial") rencontre le succès, et c'est toute une génération de jeunes allemands qui rêve de la posséder. Un bonheur n'arrivant jamais seul, sa conduite est plaisante et nerveuse. La bonne conception de l'auto, une caisse assez large et un centre de gravité très bas lui permettent d'offrir une excellente tenue de route et, malgré son petit moteur deux-temps, elle atteint tout de même la vitesse de pointe respectable de 140 km/h. Car c'est bien là la vraie spécificité de ce modèle : une motorisation deux-temps qui n'est autre qu'un package technique amélioré issu d'une 3 = 6 F93 ou d'une 1000 S (à l'époque, DKW affirmait de façon un peu abusive que ses trois cylindres deux-temps valaient un six cylindres quatre-temps en termes de performances). Grâce à un taux de compression supérieur (8,2:1 au lieu de 7,25:1), la 1000 Sp développe désormais 55 ch au lieu des 44 ch d'une F93 ou des 50 d'une 1000 S. La nouvelle-venue est également dotée d'un carburateur double corps inversé Zenith 32/36 NDIX et son système de refroidissement bénéficie enfin d'une pompe à eau en remplacement de l'antique thermosiphon.
Bien que le premier prototype ait été conçu par Baur dès le début de l'année 1958, il faudra quand même attendre le Salon de Francfort de septembre 1961, soit quatre ans après le lancement du coupé, pour voir apparaître une version décapotable de l'Auto Union 1000 Sp. Comme le nouveau millésime du coupé, sorti conjointement, le roadster profite d'ailerons verticaux arrière aux formes adoucies par de légers arrondis. Il est lui aussi fabriqué à Ingolstadt avant que la carrosserie et le reste des composants ne soient assemblés à Stuttgart, chez le carrossier Baur.
Hélas, 1961 est aussi l'année où les chiffres de production d'Auto Union commencent à décliner. Du coup, la diffusion de la 1000 Sp Cabriolet restera assez confidentielle, seuls 1 640 exemplaires étant assemblés en quatre ans. C'est d'autant plus regrettable que, sur le marché allemand, la voiture n'avait pas vraiment de concurrente dans sa catégorie.
Mais elle aura surtout souffert de la comparaison tarifaire avec la Volkswagen Karmann Ghia Cabriolet, vendue 2 750 DM de moins (on parle donc d'un prix inférieur de 25 % !), et de son moteur deux-temps devenu obsolète en ce début des années 1960. En 1964, souhaitant se consacrer au développement de sa division poids lourds, Mercedes revend Auto Union à… Volkswagen ! Les dés sont jetés. La marque de Wolfsburg voit en l'usine d'Ingolstadt le moyen de répondre à la demande sans cesse croissante de Coccinelle. Les roadsters et coupés Auto Union 1000 Sp sont donc sacrifiés sur l'autel de la productivité et, en 1965, ils sont définitivement retirés du catalogue pour céder la place au modèle phare de la maison mère. Volkswagen profitera de l'arrêt des 1000 Sp pour enterrer une bonne fois pour toutes Auto Union et faire renaître Audi afin qu'elle lui serve de marque premium, ce qui est encore d'actualité. Bien entendu, c'en est fini des moteurs deux-temps héritiers de la grande époque de DKW…



Selon les marchés sur lesquels l'auto était vendue, les cabochons de clignotants avant étaient blancs ou orange.



La légende raconte que Dieter Gebhardt, du bureau d'études Baur, s'était fait arrêter au volant d'un proto de la 1000 Sp parce qu'il n'avait pas de rétroviseur extérieur. Il avait alors dû expliquer aux gendarmes que c'était parce qu'il ne savait pas encore où le mettre... Depuis, le problème a été résolu !



Si les feux arrière ronds évoquent ceux de la T-Bird, leur forme en obus est particulière à la 1000 Sp. Avec l'arrivée du cabriolet, la face arrière perd les feux de recul et les catadioptres sont désormais ronds (oblongs jusque-là).

Le profil de l'auto ne laisse planer aucun doute sur le modèle ayant servi de "base". A noter que, par rapport aux premières générations de coupé, le cabriolet possède des ailes arrière aux ailerons adoucis.



Grégory Pawlowski et son Auto Union 1000 Sp Cabriolet de 1964

COUP DE FOUDRE AUTOMOBILE



Nous ne vous présentons plus Grégory Pawlowski, ce sympathique collectionneur lillois qui nous avait déjà dévoilé son magnifique Messerschmitt KR 200 (*Gazoline* 252). C'est lors d'une visite à la Bourse d'Arras, en mars 2015, qu'il découvre une voiture originale qu'il ne connaissait pas encore : l'Auto Union 1000 Sp Coupé. Grégory craque alors littéralement pour ce modèle qui s'avère plutôt difficile à débusquer. Qu'à cela ne tienne, dès son retour à la maison, il se met en quête d'un tel véhicule sur Internet. Coup de chance, il déniche deux annonces sur la toile : un coupé à vendre dans la région marseillaise et un cabriolet en Alsace… Il jette son dévolu sur le second et se renseigne auprès de l'annonceur, un certain Luc Assenza, sur la condition de l'auto : elle a été entièrement et parfaitement restaurée il y a une quinzaine d'années. De plus, les cabriolets sont introuvables, c'est l'occasion ou jamais, d'autant que de nombreux autres amateurs suivent cette vente de près !

Grégory prend alors rendez-vous de suite et s'organise pour la visite de la voiture qui se trouve à Raon-l'Etape, dans les Vosges. Celle-ci correspond tout à fait à la description, elle est effectivement dans un état remarquable, à tel point que Grégory ne discute même pas le prix. Il la réserve sans attendre et revient quinze jours après accompagné de son fils, alors en conduite accompagnée, et de son professeur d'auto-école, un ami de la famille. La transaction est bouclée le 20 mars 2015 et Grégory, qui décide de revenir dans le Nord au volant du beau cabriolet, prévoit le matériel nécessaire en cas de panne… Il n'en aura fort heureusement pas besoin, car l'auto s'est parfaitement comportée tout au long des quelque 500 km qui la séparaient de sa nouvelle résidence. Notre collectionneur ne regrette vraiment pas son achat. Depuis, en plus de l'entretien courant, il a rénové les freins (plaquettes, maître-cylindre), les biellettes de direction, repeint les roues qui étaient très légèrement patinées et fait rechromer les pare-chocs avant. C'est tout ! « Cette merveille est un pur bonheur », s'exclame-t-il lorsqu'il nous la détaille… Et son historique confirme qu'elle a été soignée dès ses premiers tours de roues…

Achetée neuve le 16 avril (et mise en circulation le 20 avril) 1965 au garage Royal Elysées à Paris par Monsieur Jean Vander Heyden, un notable cannois, notre 1000 Sp Cabriolet est alors l'une des toutes dernières sorties des chaînes avant l'arrêt de production définitif des Auto Union, ce qui préfigurait à la fois la renaissance de la marque Audi en 1965 et la fin du deux-temps. Monsieur Vander Heyden conserve et bichonne son automobile durant 25 années, puis la cède en 1990 à Marcel Rouard, un Niçois passionné qui entreprend une restauration complète du cabriolet juste après l'avoir acquis. Tout est alors refait à neuf avec des pièces d'origine : la carrosserie et le châssis, la sellerie, l'électricité, la capote…

Une fois l'auto terminée, elle est à nouveau mise en vente, et c'est Luc Assenza qui la récupère dès le mois d'août 1994. Il se rend à Nice pour la transaction et remonte dans les Vosges par la route sans aucun problème. Il réalise quelques petits travaux : installation d'une ligne d'échappement en inox, pompe à eau… Luc, qui est également un amateur très méticuleux, ne sort jamais son Auto Union par mauvais temps. Mais hélas, il doit se séparer de ce bel exemplaire pour raison de santé. La suite de l'histoire est connue puisqu'elle se retrouve entre les mains de Grégory qui continue aujourd'hui encore à prodiguer à cette automobile exceptionnelle des soins particuliers, comme le prouvent les photographies de ce reportage. ●

Assez longues, les portières n'offrent malgré tout qu'une toute petite poche aumônière en guise de rangement. Un peu limité quand même !

L'intérieur en simili rouge s'accorde parfaitement avec la teinte extérieure de la carrosserie. Le coussin est d'époque.

Même capoté, le cabriolet ne perd rien de son élégance... ni de sa filiation avec la Thunderbird de 1955.

Depuis 1962, le blason de la ville d'Ingolstadt a remplacé celui de Düsseldorf.



Comparé à celui de la 1000 S (sortie en 1959), le tableau de bord de la 1000 Sp fait dans la sobriété.

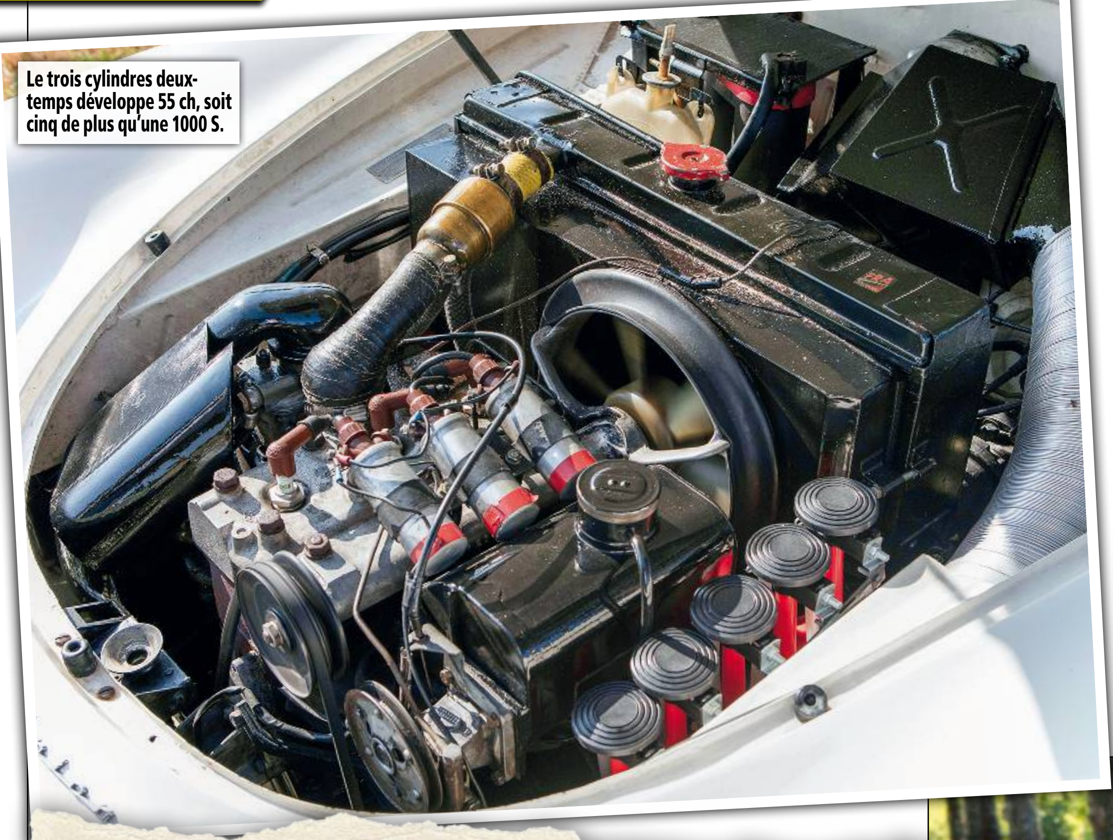


Le combiné se limite au strict nécessaire : tachymètre, compteur, jauge à essence, température d'eau, deux voyants et une montre. Point !



L'autoradio est un accessoire d'époque.

AUTO UNION 1000 SP CABRIOLET 1964



Le trois cylindres deux-temps développe 55 ch, soit cinq de plus qu'une 1000 S.



Particularité du moteur de la 1000 Sp : il dispose d'une bobine par cylindre.



Le bouchon de réservoir d'origine comportait les indications de mélange. Il a visiblement été changé.

PASSEPORT TECHNIQUE

AUTO UNION 1000 SP CABRIOLET

MOTEUR

3 cylindres en ligne, disposé en porte-à-faux à l'avant, bloc en fonte et culasse en aluminium, deux-temps, graissage par mélange huile-essence dans la proportion à 2,5 % ■ **Cylindrée :** 980 cm³ ■ **Alésage x course :** 74 x 76 mm ■ **Puissance maxi :** 55 ch à 4 500 tr/mn ■ **Couple maxi :** 9,5 mkg à 3 500 tr/mn ■ **Taux de compression :** 8,2:1 ■ **Alimentation :** un carburateur double corps Zenith 32/36 NDIX ■ **Allumage :** par batterie 6 V 75 Ah, une bobine par cylindre et un distributeur à trois rupteurs entraîné par le vilebrequin ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur et pompe à eau.

TRANSMISSION

Traction avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés (depuis août 1959) + MAR et roue libre. Commande au volant ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,82 – 2e : 2,22 – 3e : 1,39 – 4e : 0,91 – MAR : 3,45 ■ **Rapport de pont :** 4,375.

STRUCTURE

Carrosserie en tôles d'acier boulonnée sur un châssis type caisson à longerons profilés et entrecroisement en X ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes, ressort à lames transversal supérieur, bras inférieurs formant triangle et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** essieu rigide flottant avec ressort à lames transversal, bielles de réaction et amortisseurs télescopiques ■ **Freins :** à tambours à l'AV (disques à partir de mars 1963) et à l'AR, commande hydraulique ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Diamètre de braquage :** 11,5 m ■ **Jantes :** en acier, 4 x 15 ■ **Pneumatiques :** 155 SR 15 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,170 x 1,680 x 1,325 m ■ **Empattement :** 2,350 m ■ **Voies AV/AR :** 1,290/1,350 m ■ **Poids :** 960 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 140 km/h ■ **Consommation :** 10,5 l/100 km.

PRODUCTION

Septembre 1961 - avril 1965 : 1 640 exemplaires du cabriolet (auxquels s'ajoutent 5 004 exemplaires du coupé entre 1958 et 1965) ■ **Numéro de châssis :** 6815006642 ■ **Numéro de carrosserie :** R 157528635 ■ **Coloris :** Antiekweiss AU 423 ■ **Sellerie :** skaï corail ■ **Date de la première mise en circulation :** 20 avril 1964 ■ **Prix de vente en 1964 :** 10 950 DM ■ **Puissance fiscale :** 5 CV.

COTATION

La 1000 Sp est une espèce rare et les transactions sont très peu nombreuses. Si, par chance, vous tombez sur un propriétaire souhaitant vendre son bijou (il est toujours permis de rêver), sachez qu'un cabriolet tel que celui-ci se négocie sans doute au-dessus des 35 000 euros.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Marc pour son assistance durant les shootings.



Plaque constructeur : dans le compartiment moteur, sur l'aile avant gauche.

Numéro de carrosserie : dans le compartiment moteur, sur l'auvent côté droit, près de la charnière de capot.

Le pédalier est typique des autos des années 50. N'envisagez pas trop de faire du talon-pointe...

La boîte de vitesses de la 1000 Sp offre une position roue libre actionnable par un petit levier situé en dessous de celui-ci.

Encombré par le réservoir et la roue de secours, le coffre est juste symbolique. Pour les départs en week-end, préférez la banquette AR.

Avec l'arrivée du cabriolet et en droite ligne de ce qui se passait aux USA, les ailerons ont été quelque peu réduits.

LA RENAULT 4 CV SUR TOUS LES FRONTS !

C'était l'effervescence, à l'usine de Billancourt, en août 1947 : la fabrication de la 4 CV venait d'être lancée. 71 ans plus tard, la petite voiture reste encore bien présente dans l'inconscient collectif des Français : elle a remis le pays sur roues, mais c'est aussi le premier modèle ayant permis à Renault d'afficher à la fois son goût pour le sport et ses ambitions internationales. Tour d'horizon à travers les documents d'époque…

Texte **Yann Le Lay** - Documents **Archives de l'auteur**

Née en pleine Occupation au sein d'une entreprise encore dirigée par son seul fondateur, la 4 CV a bien failli ne jamais exister ! C'est grâce à la foi de l'équipe de Fernand Picard, directeur du bureau d'études, et de son adjoint, l'ingénieur Charles-Edmond Serre, que les études – commencées en octobre 1940 – puis les essais clandestins du premier prototype du projet "106 E" à moteur arrière – à partir de décembre 1942 – ont pu être menés à bien malgré certaines vicissitudes, comme la destruction des dessins préparatoires lors d'un bombardement en mars 1942 [1]. Louis Renault, dont la santé se dégrade, ne s'intéresse guère à la voiture qui n'a encore que deux portes, même s'il la fait venir dans son domaine d'Herqueville et la conserve une semaine pour évaluation. A la fin du mois de septembre 1943, une réunion de présentation des deux projets en cours, celui d'une nouvelle 11 CV et celui de la "106" (la future 4 CV), semble sonner le glas du second. Cela n'empêche pas un deuxième prototype de voir le jour en mars 1944.

LA VOITURE DE L'ESPOIR

Les Allemands quittent Billancourt le 20 août 1944. Un mois et demi plus tard, Pierre Lefaucheux, nommé administrateur des usines nationalisées, demande à voir le véhicule et en relance les études. Dès le 6 février 1945, il fait essayer le prototype n° 2 à Paul-Marie Pons, directeur adjoint au ministère de la Production industrielle. Le plan Pons, qui entend rationaliser la production automobile de l'après-guerre, autorise finalement Renault à assembler 170 000 exemplaires de l'auto en cinq ans. Le 9 novembre 1945 se tient, dans le bureau de Lefaucheux, une conférence où doit être fixé le programme de fabrication des années à venir. Contre l'avis de nombre de ses collaborateurs, le P.-D.G. tranche en faveur de la "106" : la 6 CV Juvaquatre existante est inadaptée à une production de masse et la 11 CV serait un anachronisme. Une semaine plus tard, le troisième prototype, cette fois à quatre portes, commence ses essais. Le temps presse, la mise en production étant fixée au 1er juillet 1947. La 4 CV, qui a trouvé son nom définitif, est dévoilée confidentiellement en juin 1946 aux concessionnaires enthousiastes. Le Salon d'octobre, le premier de l'après-guerre, est l'occasion pour les visiteurs de découvrir la nouvelle Renault. Les réactions sont mitigées : le moteur arrière **(1)** suscite souvent une moue dubitative ; cette technique est alors peu familière au public, qui n'a que rarement approché une Tatra tchécoslovaque et ne connaît que de réputation la KDF Volkswagen, symbole honni du régime hitlérien. De plus, la voiture paraît fragile, inapte à la route. La marque au losange devra, dans ses premiers catalogues, déployer une argumentation fournie pour convaincre du bien-fondé des solutions techniques qui font de la 4 CV une vraie auto économique et légère, étudiée comme telle (3,60 m de longueur, 520 kg à vide pour une puissance de 19 ch) [2]. Suppression de l'arbre de transmission, roues indépendantes sur ressorts "en hélice", freins hydrauliques, direction à crémaillère, moteur culbuté de 760 cm³ à soupapes en tête refroidi par eau, culasse en aluminium, caisse-poutre habitable pour quatre passagers, grand pare-brise, lignes fluides… tout en elle respire la modernité, même si la boîte ne possède que trois rapports. Celle que l'on surnommera la "motte de beurre" en référence à la couleur des premiers exemplaires est donc malgré tout attendue avec impatience. Les besoins sont immenses, mais l'outil industriel n'est pas encore adapté à une production de masse et plusieurs obstacles restent à aplanir. En juin 1946, Pierre Lefaucheux et Fernand Picard se rendent à Détroit afin de visiter différentes installations et en particulier les usines Budd, dont le directeur technique déconseille l'emploi de tôles minces de 6 ou 7/10e de millimètre. La 4 CV fera pourtant appel à cette nouvelle technique favorisant la légèreté. Il faut aussi batailler avec l'Administration pour faire modifier un arrêté des Mines réglementant la hauteur des projecteurs : on s'est aperçu tardivement que les phares de la 4 CV étaient placés trop bas !

Alors que la petite voiture effectue ses ultimes essais en Afrique, ce n'est qu'au début de l'année 1947 que commence l'installation à Billancourt des quelque 1 000 machines-outils nécessaires au lancement en production. Le premier exemplaire de série tombe des chaînes de l'île Seguin le 12 août **(2)**. Les concessionnaires recevront à temps, pour le Salon d'octobre, les 300 premières autos qui leur reviennent ; un Salon au cours duquel on prend des précommandes sans avancer de date de livraison, mais qui constitue néanmoins un vrai lancement commercial avec la distribution des premiers catalogues **(3)**, les premières livraisons et les premiers articles de presse. En effet, dès août 1947, Maurice Philippe, rédacteur en chef de la revue *Automobilia*, teste une 4 CV de présérie en région parisienne ; la vitesse maximale de 99,173 km/h, les reprises « des plus énergiques », la consommation de 6,09 litres aux 100 km à la moyenne de 73 km/h sur 215 km, voilà qui est prometteur.



1 Daté d'octobre 1946, ce feuillet 21 x 27 cm distribué au Salon répond à la curiosité du public et annonce la couleur : la 4 CV « ne pourra sortir avant le milieu de l'année [suivante] ». Au verso, une argumentation complète défend la technique du moteur arrière.

2 Cette publicité parue dans la presse à l'automne 1947 annonce fièrement que la 4 CV vient d'entrer en production.

LES QUATRE CHEVAUX AU GRAND GALOP

Peu à peu, la nouvelle Renault entre dans le quotidien des Français : la cadence des 300 véhicules par jour est dépassée dès la fin de mars 1949 ; le cap des 500 sera atteint quatre ans plus tard. Et contre toute attente, on commence aussi à rencontrer des 4 CV dans les épreuves sportives, comme au Rallye des Alpes de juin 1948 où, sur 80 voitures au départ, seules 32 franchissent la ligne d'arrivée dont les trois 4 CV engagées. La petite Renault glane ses premiers lauriers – et quels lauriers ! – en septembre 1948 dans la course de côte du Mont-Ventoux (un feuillet commémoratif est édité à cette occasion) et surtout, en janvier 1949, avec l'éclatante victoire au Rallye

Elle est surnommée la "motte de beurre" en référence à la couleur des premiers exemplaires

[1] On trouvera de nombreux éléments sur la genèse de la 4 CV dans l'ouvrage de Patrick Lesueur, *Renault sous l'Occupation, fabrications forcées et projets secrets*, éd. ETAI, nov. 2013.
[2] Ces données un peu optimistes devront être corrigées sur les catalogues définitifs qui annonceront une puissance de 18 ou 17 ch et un poids de 600 kg.
[3] Les 4 CV de série répondent pour les Mines aux matricules R1060 (modèles de 760 cm³), puis R1062 (747 cm³).



3 Daté de septembre 1947, le premier vrai catalogue est un dépliant à quatre volets imprimé en trois couleurs. Les voitures représentées sont dotées de vitres arrière coulissantes et de butoirs de pare-chocs non encore montés sur les premiers exemplaires produits.

de Monte-Carlo de l'équipage formé par Louis Rosier et son fils Jean-Louis en catégorie 750 à 1 100 cm³. La petite auto devance 48 concurrentes de la classe immédiatement supérieure (1 100 à 1 500 cm³). L'impact publicitaire est important, et Pierre Lefaucheux est impressionné par cet exploit qui sera réédité deux ans plus tard. Il voit ainsi se concrétiser les espoirs placés dans un véhicule sur lequel il a tout misé **(4)**. Volant de succès en succès, la 4 CV peut compter sur sa mécanique facile à gonfler, mais souffre d'un train arrière volage sujet aux variations de carrossage avec des demi-arbres de roues exempts de tout guidage, le moteur en porte-à-faux n'arrangeant pas la situation… La seule solution pour les pilotes est d'accepter les inévitables glissades et d'en tirer parti. Ainsi conduite, la 4 CV gagne en agilité ce qu'elle perd en précision de trajectoire et peut devenir un engin efficace à condition que son propriétaire, pour disposer d'un peu de puissance, ait investi dans une panoplie coûteuse : tubulure Autobleu avec carbu Solex inversé de 32, conduits d'admission polis, pistons en alliage léger, bielles du même métal. Les 115 km/h chrono sont alors possibles et permettent de se mesurer à une concurrente directe mieux assise mais un peu moins nerveuse : la Dyna Panhard à traction avant (types X84 à X87, selon la cylindrée).
Rallye des Alpes, Rallye de l'Atlas marocain, Liège-Rome-Liège, tout sourit à la 4 CV en ce début des années 1950.

Pour maintenir cette trajectoire qui permet de répliquer aux annonces répétées de la marque doyenne selon lesquelles la Dyna est munie d'une mécanique « aux 50/70/300 victoires » (rayer d'année en année les mentions inutiles), Billancourt frappe un grand coup en 1951 avec la mise au point de la 4 CV 1063 [3] destinée à satisfaire tant les pilotes officiels de la Régie que des concurrents privés. Etudiée par Henri Fretet, un ingénieur venu de chez Delage, la 1063 de série sera produite par l'usine à 80 exemplaires, les autres étant vendus en kit **(5)**. La voiture, qui ne fait l'objet d'aucun catalogue spécifique, marquera autant son époque que les Dauphine 1093 et 8 Gordini qui reprendront le flambeau au cours de la décennie suivante et témoigne, au sein de la Régie, de la volonté de mettre le pied à l'étier aux jeunes pilotes. La 1063 fait ses débuts au Monte-Carlo 1951 où cinq autos engagées par l'usine et onze véhicules "clients" entrent en lice. C'est

4 Daté de février 1949, ce document de six pages signé Géo Ham célèbre la récente victoire au Monte-Carlo.

5 Filiale de Renault dédiée à la distribution d'accessoires, la SAPRAR vend les éléments qui transformeront une "1062" en "1063".



6

Le dessin de couverture du magazine *Automobilia* de mars 1951 met à l'honneur la seconde victoire de la 4 CV au Monte-Carlo.

GFH-SPORT



Abmessungen

Fahrleistung

Leistung

Palmarès 1953

Cat. I jusqu'à 1100 cm³

HAURI–MOTOR–SERVICE

7

Construit en 1954, cet élégant coupé GFH signé Motto est dérivé de la 4 CV 1063. C'est le Suisse Hansruedi Hauri (le "H" du sigle), concessionnaire Renault à Bienne, qui le met en chantier à la demande de son compatriote, le pilote Grandjean ("G"). La cylindrée du moteur préparé par Pierre Ferry ("F") a été portée à 904 cm³. Seul un exemplaire sera assemblé.

8



Daté de 1950, ce sympathique document destiné au marché helvétique présente en trois langues la 4 CV comme une voiture d'avant-garde.

9



Un catalogue suédois de 1957. La colorisation laisse à désirer…

RENAULT 4CV

10 Cette brochure de 1960 diffusée outre-Rhin décrit la 4 CV comme une auto bien adaptée à un usage familial. Il est vrai qu'à l'époque, toutes sortes de petites voitures se disputent le marché allemand.

encore le tandem Rosier père et fils **(6)** qui remporte la catégorie, devant les équipages Lecat-Senfftleben, Kreisel-Perk et Rédélé-Scott : malgré un beau parcours, le futur “Monsieur Alpine” ne monte pas sur le podium, trahi par une bielle dans l’ultime épreuve de régularité-vitesse à Monaco. Une cinquième 4 CV, celle de Pons et Estager, se classe cinquième. Sans faire état du palmarès complet de la 1063 [4], on rappellera quelques hauts faits, comme la victoire de classe décrochée par l’équipage Landon-Briat [5] aux 24 Heures du Mans 1951 ou le résultat des Mille Milles de mai 1954 : sept 4 CV se classent aux sept premières places dans la catégorie Tourisme 750 (voitures de série spéciales), la première auto, celle du tandem Rédélé-Pons, terminant à la moyenne étonnante de 105,931 km/h ! Encore ne parle-t-on ici que de la 1063 de série et non des nombreuses versions dérivées, de la Vernet-Pairard à la GFH d’origine suisse **(7)**…

UN INSTRUMENT DE CONQUÊTE ?

Si cette aura sportive est la bienvenue, la petite voiture doit surtout, en ce début des années 1950, assurer le quotidien de la Régie ; elle est en effet encore presque seule à défendre ses positions dans le domaine des véhicules de tourisme. Très marquées utilitaires, les poussives Colorale présentées au Salon de Paris 1950 ne permettront jamais de faire du volume, et les premiers pas incertains de la Frégate lancée dans la foulée n’incitent guère à l’enthousiasme. La 4 CV reste donc vitale pour une entreprise convertie à marche forcée à la production de masse (1 000 véhicules par jour à la fin de 1955). Une bonne partie de cette fabrication est vendue en Europe, grâce au dynamisme d’importateurs qui éditent

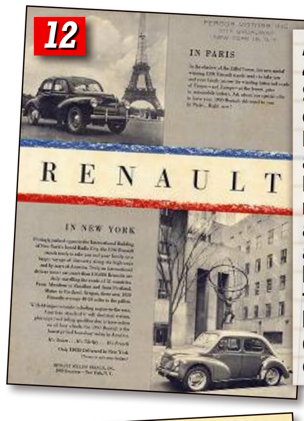
Au USA, la 4 CV est proposée par certains magasins, au rayon jouets, au prix de 955 $

parfois leurs propres catalogues **(8, 9, 10)**. Elle va même tenter sa chance de l’autre côté de l’Atlantique ! Au printemps 1948, John Green, un homme d’affaires qui vend aussi des Austin et des Peugeot [6], s’engage à en écouler 300 exemplaires par mois surtout en Californie et en Floride, au climat clément **(11)**. Un peu imprudemment, Renault fait alors de Green l’importateur exclusif de la marque aux States. Certes, celui-ci déborde d’imagination : la 4 CV est proposée par certains grands magasins, au rayon jouets, à 955 $ comme auto d’initiation pour conducteurs débutants ! Mais le réseau se révèle inexistant et les pièces de rechange introuvables ou hors de prix. Après des débuts prometteurs (2 551 voitures livrées en 1948), l’engouement retombe. Le contrat de Green est dénoncé et c’est la Renault Selling Branch qui prend le relais. Malgré d’importants moyens publicitaires **(12)**, la tendance ne s’inverse que lentement ; seuls 77 exemplaires sont envoyés outre-Atlantique en 1952, tandis que 400 unités invendues restent exposées aux intempéries. Avec ses tôles minces et ses aménagements rudimentaires, le modèle ne répond pas aux besoins d’une société d’opulence. Néanmoins, tirée par le succès éphémère de la Dauphine, la lilliputienne 4 CV prendra un temps le statut de véhicule snob au chic très parisien : 4 521 exemplaires en seront importés en 1957, 7 423 en 1958 et même 14 982 en 1959, aux côtés des 98 065 Dauphine écoulées cette année-là ! Au total, jusqu’au milieu de 1961 **(13)**, ce sont quand même 41 218 exemplaires qui auront obtenu leur “green card”…

A côté de cette exportation de modèles “built up” (entièrement montés), la 4 CV va être également assemblée dans deux unités appartenant en propre à Renault : le site d’Haren-Vilvoorde en Belgique et celui d’Acton au Royaume-Uni. A Haren, où Renault a édifié une usine dès 1926, la production reprend difficilement en 1947, la majeure partie des installations ayant été détruites par un bombardement en 1943. La 4 CV rejoint la fourgonnette Juvaquatre sur les chaînes **(14, 15)**. Son succès nécessite une première extension de l’usine, avec une nouvelle travée, puis une seconde en 1949. En 1953, Renault acquiert, auprès de la Société Belge des Bétons, une propriété voisine qui permet de respirer un peu en attendant les autorisations administratives pour l’extension suivante, suspendues du fait de la construction du Ring (boulevard périphérique) de Bruxelles. Finalement, Renault obtiendra l’accord pour s’agrandir [7], à condition d’intégrer dans la construction les ouvrages destinés à soutenir la future autoroute devant passer au-dessus du site. Ironie du sort, l’énorme viaduc de Vilvoorde ne sera inauguré qu’en… 1977 ! Le constructeur reste néanmoins à l’étroit dans une usine où les cadences sont passées de 62 véhicules quotidiens en 1953 à 246 en 1960. La production complète celle des sites français pour les marchés d’exportation : ainsi, en 1958, sur les quelque 18 000 véhicules fabriqués, 4 250 sont envoyés en l’Allemagne (4 CV et Dauphine) et 650 sont des Dauphines aux spécifications américaines. Au total, 56 440 4 CV seront sorties des chaînes belges jusqu’au début de 1961.

De son côté, l’usine d’Acton, siège de Renault United Kingdom depuis 1926, est le seul moyen d’écouler des voitures outre-Manche en contournant le barrage douanier en vigueur. Comme Renault Limited a produit des autos avant-guerre sur le sol anglais, la firme – dont les installations appartiendront jusqu’en 1957 aux héritiers de Louis Renault – a le statut de constructeur britannique et peut

11 Le nom de Green apparaît avant celui de Renault sur cette publicité américaine ! Sur le modèle 1949, l’éclairage arrière est encore assuré par une rampe située au-dessus de la plaque de police.



12 A partir de 1950, la 4 CV est distribuée aux States par une filiale commerciale de la Régie dont la direction a été confiée à Robert Lamaison, jusque-là responsable des ventes à New York. Le touriste aisé peut aussi se faire livrer à Paris, en transit temporaire, la 4 CV qui lui permettra de passer d’agréables vacances en Europe.

[4] La carrière de la 4 CV en compétition a retracée avec précision par François Rivage dans *La Saga sportive de la 4 CV*, éditions Pixel Press Studio, 2007.
[5] François Landon sera bientôt le premier directeur du service compétition de Renault.
[6] Dès 1946/1947, il avait vendu quelque 655 Juvaquatre, livrées à New York au prix compétitif de 1 475 dollars.
[7] La Régie, pour donner du poids à sa demande, avait menacé de délocaliser la production aux Pays-Bas.



14 Une jolie publicité belge de 1949.

13 Voici les trois derniers catalogues, de petit format, consacrés à la 4 CV outre-Atlantique. Les vitres avant sont descendantes et des feux de direction ont été montés à l’avant. Sur le modèle 1960/1961, les clignotants latéraux Jockey ont disparu.



15 Les premiers documents distribués en Belgique (ici, un feuillet en flamand pour 1949) sont rudimentaires. « Pourquoi le moteur à l’arrière ? », se demande-t-on.



Daté de 1948, ce dépliant consacré à la 760, qui n'est pas encore entrée en fabrication outre-Manche, montre une voiture à direction à droite quasi-conforme aux particularités de la production de Billancourt à l'époque avec des flèches de direction à l'avant, des pare-chocs sans butoirs et des vitres arrière fixes.

Dès mai 1949, des 4 CV (760 puis 750) sont aussi fabriquées en Australie

exporter partout dans le Commonwealth. Dès 1946, le site, situé à l'ouest de Londres, à une douzaine de kilomètres de la City, se remet à assembler la Renault Eight (Juvaquatre berline) importée sous forme de "SKD" [8] qui laisse place, en décembre 1949, à la "760" **(16)**, la 4 CV à conduite à droite à la mode britannique. La presse d'outre-Manche, qui l'a d'abord découverte sur le Continent, l'accueille favorablement. Le test publié par le magazine *Motor* du 12 novembre 1947 conclut que c'est une « vraie voiture » qui, par son habitabilité, ses performances et son « amazing comfort », surclasse la Volkswagen allemande dont l'usine est alors sous contrôle britannique. La même publication, qui essaie une 760 cette fois "made in England" dans son numéro du 17 mai 1950, regrette qu'une « voiture aussi bien adaptée aux besoins de nombreux automobilistes » soit aussi rare sur le sol britannique ! En effet, l'usine a, comme les autres marques, l'obligation, pour améliorer la balance commerciale du pays, d'exporter 85 % de sa production annuelle **(17)**, qui est alors de 1 150 autos. Le quota à répartir entre les 50 agents de la marque au Royaume-Uni est donc inférieur à 200 unités ! La 760 d'Acton bénéficie d'une finition supérieure à sa sœur française, avec un tableau de bord doté de deux compteurs ronds dont l'un abrite une montre et, à partir de 1953, des glaces avant descendantes. Entre-temps, l'auto est devenue la 750 en référence à la réduction de cylindrée (de 760 à 748 cm^3) intervenue sur toutes les 4 CV en octobre 1950. Elle existera en deux versions, Standard et Deluxe, cette dernière recevant une sellerie cuir et des vide-poches dans les quatre portes. Dès 1956, la production doit se concentrer sur la Dauphine dont la demande dépasse de loin les capacités de l'usine passées à 2 500 unités en 1957.

[8] Les "CKD" (Completely Knocked Down Vehicles) sont des voitures envoyées de l'usine mère vers une unité extérieure sous forme de collections plus ou moins complètes de pièces détachées ; les "SKD" (Semi Knocked Down Vehicles) sont des véhicules partiellement assemblés. Dans les deux cas, ces éléments sont complétés par des pièces produites localement dont la proportion variable détermine un "taux d'intégration". La production de la Eight avait commencé à Acton en 1939.
[9] On estime à 13 000 exemplaires la production totale de la 4 CV australienne.
[10] Si ce n'est que les améliorations du millésime 1958 (jantes à voile plein, puissance accrue) lui seront refusées. Par ailleurs, les 4/4 espagnoles bénéficient d'ouïes de refroidissement supplémentaires sous le capot AR.

17 Certains catalogues imprimés au Royaume-Uni ont voyagé : celui-ci, qui date de 1949/1950, a été distribué par un concessionnaire sud-africain !

Dès lors, les 4 CV sont importées par le canal ordinaire, avec des droits de douane prohibitifs (30 %), sans parler de la "purchase tax" de 33,3 % qui frappe les biens de luxe depuis octobre 1940 et ne disparaîtra qu'à l'arrivée, en 1973, de l'équivalent de notre TVA. Pour la 4 CV "Right Hand Drive", c'est le coup de grâce, même si elle reste au tarif jusqu'en 1961. La levée, en janvier 1960, des quotas d'importation ne changera rien à l'affaire.

SUR TOUS LES CONTINENTS

Dès mai 1949, des 4 CV (760 puis 750) sont aussi fabriquées en Australie par l'assembleur Ira L. & AC Berk dans des installations situées à Belmore, dans la banlieue de Sydney. A partir de 1958, la production de la 750 est confiée à la société Martin & King (Clyde Industries Ltd). L'usine de Somerton, près de Melbourne, en assemble les derniers exemplaires début 1962, période à laquelle la petite Renault laisse place à la nouvelle 4L [9]. La 4 CV va même être montée en Afrique du Sud où le pouvoir d'achat des classes dominantes est élevé. C'est en 1956, grâce à une coopération avec la firme britannique C.D.A. (Cars Distributors and Assemblers), que les opérations commencent dans une usine sise à East London, au sud-est du pays, aux côtés de Standard Vanguard et de Land Rover. La production est loin d'être ridicule : 870 4 CV sont assemblées en 1957 et, avec l'apport de la Dauphine, ce sont 1 670 véhicules Renault qui sortent des chaînes. Il faudra attendre 1958 pour que soit créée la filiale sud-africaine de Renault, appelée "Renault Africa Property Limited" et installée à Johannesburg. Le partenariat avec C.D.A durera jusqu'en 1967, la Régie confiant alors à une autre partenaire, Rosslyn Motors, le soin de monter ses voitures. Des 4 CV seront même fabriquées… en Israël ! Pour un constructeur généraliste, c'est alors un pari audacieux, certains Etats interdisant – contre toutes les règles de droit – l'admission sur leur sol de marchandises produites par les firmes collaborant avec des entreprises israéliennes ; le risque est alors de se voir fermer certains marchés du Moyen-Orient… A l'automne 1955, la Régie saute pourtant le pas et signe avec Kaiser Fraser Israël Limited un accord de montage courant



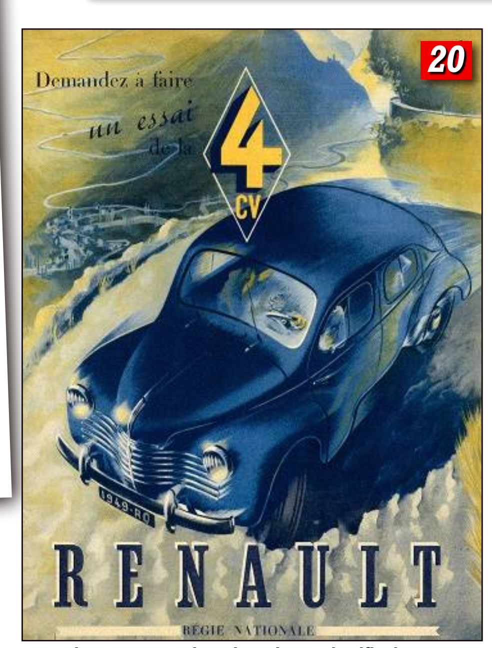
Une publicité de 1956 présentant la gamme des Renault à côté des productions Kaiser-Willys de l'usine d'Haïfa.



Rares aujourd'hui, les documents consacrés à la Hino révèlent les spécificités du modèle construit au pays du Soleil levant. Par exemple, les pare-chocs sont éloignés de la caisse à l'aide d'une plage tôlée pour satisfaire aux normes locales. Les noms des deux constructeurs coexistent sur ce catalogue de 1959, bien que la firme japonaise se soit alors affranchie de toute fourniture de pièces en provenance de France.

sur trois ans. Trois modèles seront assemblés à Haïfa, dans l'usine du constructeur américain : la 4 CV, la Dauphine et la Frégate Grand Pavois **(18)**. La production, modeste, atteindra son point culminant en 1957 avec 790 unités. En septembre 1958, le contrat venant à expiration, Renault propose à Kaiser de le renouveler, à condition que celle-ci puisse s'accroître. Devant le refus de son partenaire, Renault se contentera, au cours des mois qui suivent, d'approvisionner l'usine a minima pour éviter l'arrêt brutal des fabrications et utiliser au mieux les stocks restants.

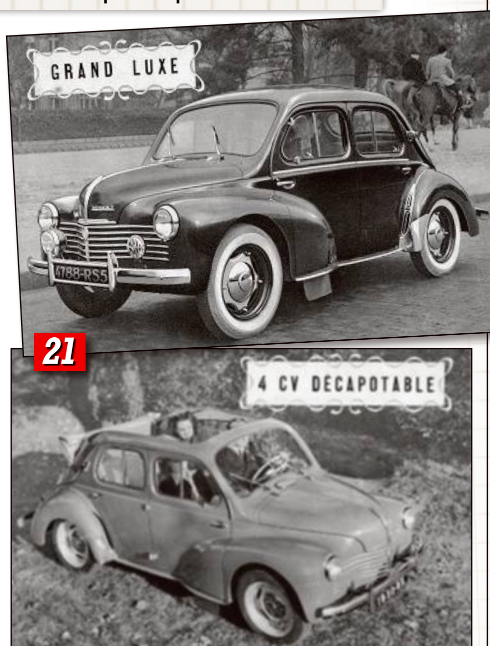
Océanie, Afrique, Moyen-Orient, la 4 CV est partout. Elle va même, durant onze ans, adopter la nationalité japonaise, ce qui constitue un véritable exploit (la 4 CV est à ce jour la seule voiture française à avoir durablement conquis ce marché très fermé). En 1951, le président de la Hino Diesel Industry Company, qui confectionne des véhicules industriels, demande à acquérir la licence de fabrication de la 4 CV. Entre 1953 et 1963, 34 853 véhicules seront ainsi construits près de Tokyo, avec bien des vicissitudes qui mériteraient de plus amples développements. Les rapports entre les deux constructeurs se dégraderont rapidement et Hino cessera, en 1957, de payer à Renault les droits de licence pour la petite auto qui a reçu, au fil du temps, de plus en plus de pièces confectionnées localement **(19)**. La Renault Hino 4 CV inspirera très fortement le premier modèle propre à la marque, apparu en 1961 : la Contessa 900 à moteur arrière. Enfin, la licence de fabrication de la 4 CV sera aussi concédée en Espagne à la jeune F.A.S.A. (Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima) créée le 29 décembre 1951. Cette fois, les perspectives se révéleront beaucoup plus prometteuses puisque la société passera, au milieu de la décennie suivante, sous le contrôle total de Renault, avec les développements que l'on sait. Vendue sous le nom de 4/4, la 4 CV espagnole, quasiment semblable au modèle français [10], ne sera assemblée à Valladolid qu'à partir d'août 1953 mais continuera sa carrière jusqu'en 1959 avec un tirage total de 26 298 exemplaires (26 286 selon certaines sources).



La catalogue 1949 use de pédagogie pour justifier le moteur arrière. Le prospect est invité, après essai, à reporter dans une colonne *ad hoc* les notes qu'il attribue à la voiture.

SANS CESSE AMÉLIORÉE

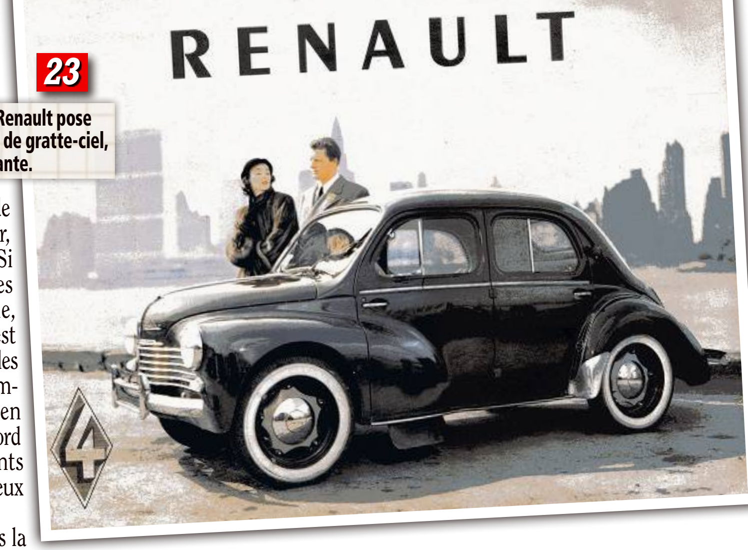
Pourtant, contrairement à ce que pourrait laisser croire cet étonnant tour du monde, c'est bien dans l'Hexagone qu'ont été vendues la plupart des 4 CV entre 1947 et 1961 ! Sans retracer par le menu la carrière d'un modèle bien connu, on peut en évoquer les principales étapes à travers une petite partie des nombreux documents commerciaux. A son lancement, la 4 CV, comme toutes ses consœurs, se vend presque sans réclame, un domaine encore assez négligé à Billancourt. Les premiers fascicules sont donc plus didactiques que vraiment publicitaires **(20)**. En 1950, année où la gamme prend sa pleine dimension, on se contente encore d'en décliner les variantes au travers de feuillets en noir et blanc **(21, 22)**. Néanmoins, comme il n'y a pas de pédagogie sans séduction, la couleur est utilisée sur la plupart des catalogues, à l'inverse de ce que pratique alors le concurrent au double chevron. Les illus-



La gamme 1950 s'est étoffée : la décapotable et la Grand Luxe (cette dernière dotée d'un moteur de 21 ch) sont proposées pour la première fois.



En 1949/1950, le carrossier Henri Esclassan modifie l'avant de certaines 4 CV pour en agrandir le coffre... Les lignes de cette "Splendilux" sont quand même discutables !



23 Pour le catalogue 1952, la petite Renault pose en version "Grand Luxe" sur fond de gratte-ciel, symboles de l'Amérique triomphante.

trations des débuts, souvent des clichés repris au trait et colorisés, font place à des photographies léchées dont la mise en scène marque toujours une intention. Si, en 1951, le décor très "franco-français" présentait la 4 CV comme une « infatigable routière » capable d'emmener la petite famille pique-niquer au bord d'une jolie rivière, le catalogue 1952 **(23)** affirme les ambitions internationales de la Régie. L'année suivante, pour ne pas gâcher la fête, les mérites de l'austère version Service seront vantés dans un fascicule à part **(24)**, tout gris, comme la voiture !
Ayant conquis sa place, la 4 CV entre dans la seconde phase de sa carrière. Sociologiquement, la clientèle a évolué. Le pays retrouvant une certaine aisance, le minimalisme sur roues n'est plus d'actualité. Grâce aux formules d'achat à tempérament, le Français moyen peut envisager d'acquérir la Simca Aronde ou la Peugeot 203 qui lui offriront d'autres perspectives que la petite Renault au moment de partir en vacances avec enfants, arme et bagages **(25)** ! Sans parler d'une certaine Dauphine encore en gestation qui viendra à point nommé pour compléter la gamme… C'est donc aux

A partir de 1958, on éditera, pour chaque modèle, d'attrayants nuanciers

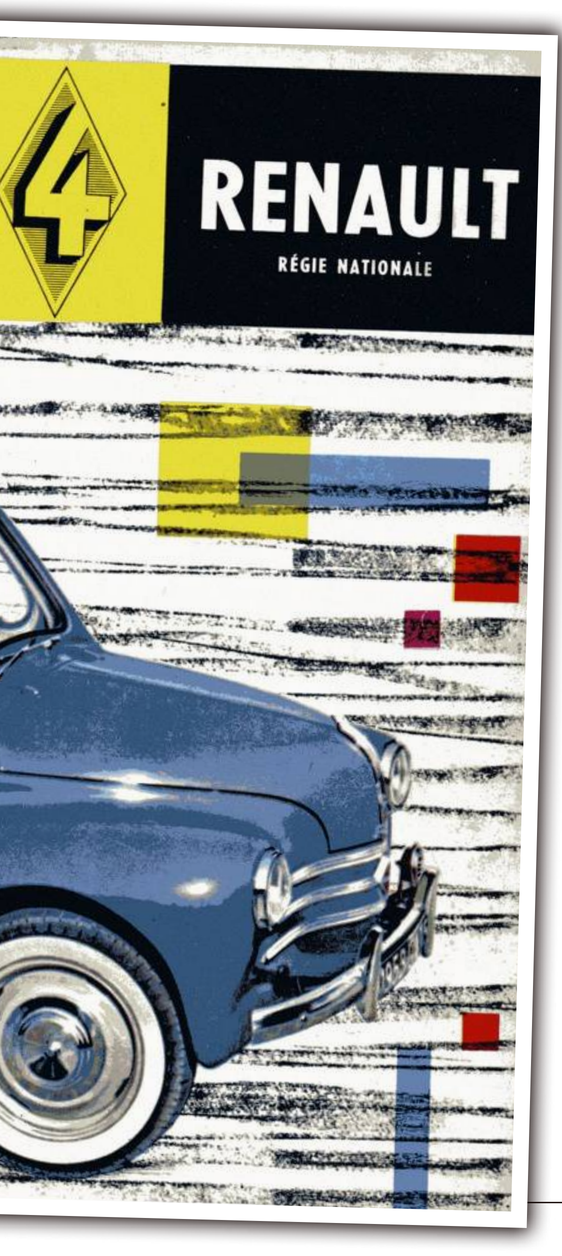
femmes émancipées plutôt qu'aux familles que va s'adresser la 4 CV : dans les milieux aisés, Madame veut disposer de sa propre voiture et la publicité s'en fait l'écho **(26)**. Les catalogues présentent souvent des enfants, ceux que Maman emmène au Jardin d'Acclimatation le jeudi et qui se sont passionnés pour un récent concours organisé par la Régie [11]… Si les brochures font figure de kaléidoscopes, le produit progresse aussi. Sur la 4 CV "54", reconnaissable à sa calandre à trois barrettes, la banquette a été reculée et l'épaisseur des dossiers avant réduite au bénéfice de l'habitabilité. Dans le coffre, la roue de secours à la verticale permet d'emporter une valise épaisse. Le chauffage s'améliore, ainsi que la sécurité (réglages d'amortisseurs). Toutes les versions disposent du moteur 21 ch apparu sur la Grand Luxe de 1950. A la demande de M. Grémont, chef de publicité de la Régie, les budgets dévolus à la publicité connaissent une forte augmentation pour 1955, année où la production culmine à 138 629 exemplaires. La 4 CV accueille alors des garnitures inédites, des sièges réglables sur crémaillère, une commande à distance du rideau de radiateur, un starter automatique, etc. Si elle fait toujours le bonheur des nouveaux venus à l'automobile, la féminisation de sa clientèle est patente, comme en témoignent les éléments montés en 1956 : l'embrayage automatique Ferlec (en option) et l'élégant tableau de bord rembourré dont les instruments sous visière tombent sous les yeux de la conductrice.
L'arrivée de Paule Marrot dans la maison est symptomatique de cette évolution. En 1953, cette décoratrice et dessinatrice de tissus née en 1902 avait écrit à Pierre Lefaucheux pour déplorer la tristesse des teintes et garnissages de la 4 CV. Le P.-D.G. lui avait alors proposé une collaboration qui se révélera être un vrai travail de style intérieur dans une « pièce aux couleurs » dédiée, au Centre Technique Renault de Rueil (le C.T.R. créé en 1952). Cette association durera une bonne dizaine d'années. A partir de 1956, place à la gaieté pour la carrosserie et la sellerie des 4 CV et Dauphine dont des échantillons **(27)** illustrent les catalogues ! A partir de 1958, on éditera, pour chaque modèle, d'attrayants nuan-

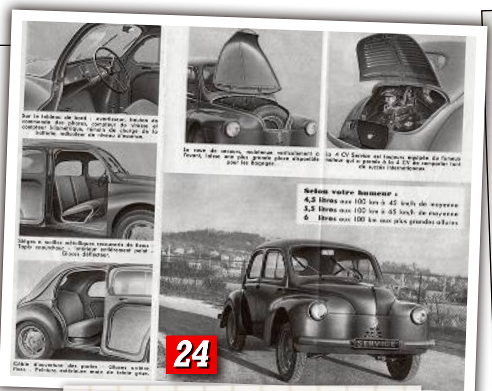


27 La couverture du catalogue 1959 affiche un graphisme rappelant les échantillons de tissus. Ceux-ci sont d'ailleurs bien présents en pages intérieures.

ciers, décisifs à l'heure du choix. Il faut dire qu'à l'époque, la 4 CV n'évolue plus guère techniquement, si ce n'est par ses jantes à voile plein et une simplification de la gamme réduite à trois modèles : Affaires **(28)**, Sport **(29)** et Sport à toit ouvrant, tous désormais dotés d'un moteur de 26 ch. La décapotable a hélas disparu depuis 1957 ! Cette préretraite est marquée par une lente érosion des ventes : 73 420 exemplaires en 1958, 53 951 en 1959, 44 710 en 1960. La dernière voiture tombe de chaîne le 6 juillet 1961, 9 500 4 CV ayant été produites cette année-là. Ironie du sort, la 4L qui la remplacera fera d'abord un "bide" auprès des femmes ! Rapidement après sa disparition, au bout de quelque 1 105 500 exemplaires, la 4 CV accède au rang d'icône. Flambant neuve, l'une des dernières construites figure en bonne place à côté de seize glorieux ancêtres ainsi que de l'Etoile Filante et d'une Alpine du Mans au sein du "musée permanent" que le constructeur inaugure, le 5 octobre 1966, sous le nom d'"Autobiographie Renault" dans son magasin d'exposition du 53 avenue des Champs-Elysées. Le souvenir de la petite voiture reste si vivant qu'en 1972, lorsque la Renault 5 débarquera, on fera poser la "grand-mère" sur les photos destinées à la presse ! ■

[11] La production de la 500 000e 4 CV, livrée en avril 1954, a donné lieu à une célébration au Palais de Chaillot et à un concours consistant à relever, sur une photo, les erreurs présentées par quatre 4 CV par rapport à une voiture de série. 327 008 réponses ont été envoyées à Renault, pour cinq autos mises en jeu.





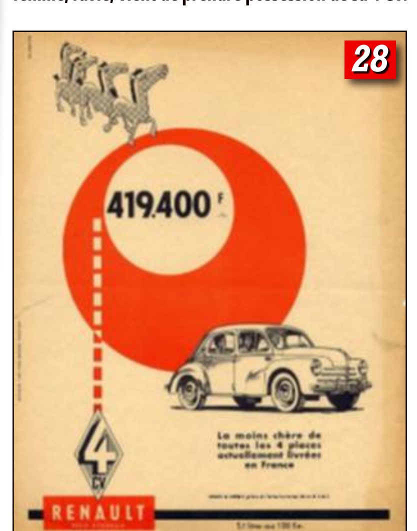
24 L'éphémère modèle Service, qui prend la suite de la Commerciale pour 1953, a droit à un catalogue spécifique… aussi triste que lui.



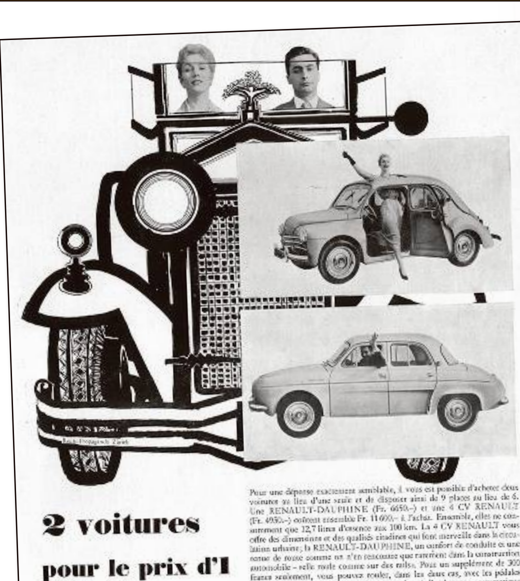
25 Distribué par la SAPRAR, ce porte-bagage additionnel surnommé "5e roue" permettait, dans une certaine mesure, de pallier l'exiguïté du coffre de la 4 CV.



26 Sur ce catalogue 1955 (version internationale), la jeune femme, ravie, vient de prendre possession de sa 4 CV.



28 Le dessinateur belge Alcover avait, dès les débuts de la 4 CV, imaginé de la remplacer dans les annonces par quatre sympathiques équidés illustrés dans diverses situations (par exemple, assis devant une cheminée pour vanter le chauffage de la voiture). En 1959, ils reprennent du service pour saluer le prix modique de la 4 CV, du moins en version Affaires.



29 Cette publicité suisse de 1958 propose d'acheter deux Renault, une Dauphine et une 4 CV, pour le prix d'un seul gros modèle.


D'Yrsan DS
+12% par an
Bernard Faucher (ATF)
Morgan MX2 Super Sports
+12% par an
Hugues Chaussin
Frédéric Marchal
+8% par an
BSA Beeza
Georges Garde (ATF)

5 TRICYCLECARS : LES AVIONS SANS AILES



Hugues Chaussin

+12 % par an

Sandford Grand Sport

Entre 1925 et la fin des années 30, une mode éphémère mais fulgurante a profité à de curieuses machines à mi-chemin entre auto et moto. Aujourd'hui, les tricyclecars occupent toujours une place privilégiée chez les utilisateurs d'avant-guerres avides de sensations pures et dures. Voici cinq représentants de ces bolides taillés sur mesure pour les hommes et les femmes "qui en ont".

Texte **Hugues Chaussin**
Photos **H.C, Amicale Tricyclecariste de France et Frédéric Marchal**

Darmont Etoile de France

+10 % par an



BSA Beeza

L'ARME FATALE

Lorsqu'un fabricant de pistolets se met à construire des voitures, cela peut donner lieu à d'agréables surprises. Voyez donc la Beeza, voiturette anglaise à roues avant motrices produite par BSA au début des années 30.

La Birmingham Small Arms Company, constructeur anglais d'armes à feu et de cycles, diversifie son activité, en 1908, en se tournant vers la fabrication de voitures. Après plusieurs tentatives dans les domaines des grosses cylindrées et des moteurs à chemises coulissantes, la firme fait le choix, à partir de 1921, de s'orienter vers des autos économiques. Construite dans de nouvelles usines à Coventry, la petite Ten est animée par un bicylindre en V de 1 021 cm³ à soupapes en tête refroidi par air. La production de cette voiture de tourisme cesse en 1924, puis la branche motocycliste de la marque entreprend un habile recyclage en récupérant son excellent moteur dans un tout nouveau "trois-roues" baptisé Beeza. Il est vrai que, depuis le début des années 10, ce type d'automobiles connaît un succès considérable sous la marque Morgan, ce qui suscite de nombreuses vocations chez les autres constructeurs.

Néanmoins, BSA ne prend pas le parti de copier bêtement, mais de faire différent afin de proposer à la clientèle une réelle alternative. La principale originalité du Beeza sont ses roues avant motrices, une technique de moins en moins marginale expérimentée en France, avec réussite, par Jean Albert Grégoire. La marque Tracta, qui utilise cette architecture, s'est d'ailleurs imposée aux 24 Heures du Mans. En Angleterre, Alvis a également effectué plusieurs tests en course. L'idée de BSA est loin d'être idiote : sur un trois-roues, il n'y en a qu'une à l'arrière, donc la motricité n'est pas sensationnelle, c'est pourquoi il apparaît judicieux de confier cette fonction aux deux roues antérieures. Pour cela, le moteur doit être retourné afin que la boîte de vitesses et le pont à vis sans fin se trouvent devant, ce qui offre un deuxième avantage : celui de recentrer les masses. Le mouvement est transmis aux roues par un dispositif de type De Dion doté de deux demi-arbres articulés à chaque extrémité par des flectors. La suspension et l'indépendance des roues avant sont confiées à deux paires de ressorts quart-elliptiques transversaux superposés. L'absence de

> Ce sont des voiturettes bien finies dont le succès commercial outre-Manche sera enviable

Entièrement garnie et dotée d'une planche de bord en bois bien équipée ainsi que d'un grand pare-brise et de deux essuie-glaces, la BSA est pensée d'abord et avant tout comme une voiture d'usage qui ménage un certain confort à ses occupants.

BSA BEEZA [1929 - 1936] • **Cote en 2008 :** 13 000 euros • **Cote en 2018 :** 21 000 euros.

Oublions un instant l'arrière... Ne trouvez-vous pas que le tricar BSA a une allure d'automobile "normale"?

Joëlle Davoust (ATF)


Frédéric Marchal

Outre sa belle calandre enserrant un radiateur en nid-d'abeilles, la BSA se distingue surtout par un système de transmission aux roues avant.


Frédéric Marchal

Fort d'une trentaine de chevaux, le vaillant petit quatre cylindres "latéral" "maison" est tout à son affaire sous le capot de la minuscule BSA TW 34 Sport.

système de guidage est compensée par la présence de deux lames supérieures et de deux lames inférieures, ce quatuor permettant de maîtriser correctement les mouvements longitudinaux qui affectent les roues avant. Bien qu'astucieux, ce montage n'est pas miraculeux, rappellant que la traction avant en est à ses balbutiements.

Disponible en diverses finitions touristiques et sportives, la Beeza est habillée de carrosseries constituées d'une armature en bois et contreplaqué entoilée sur les versions ordinaires ou tôlées en aluminium sur les modèles de luxe et de sport. Par ailleurs, ces autos élégantes disposent d'un coffre de malle, de portières et de trois roues interchangeables, ce qui les différencie sensiblement de la concurrence, notamment des rustiques Morgan. Ce sont donc des voiturettes bien finies et confortables dont le succès commercial outre-Manche sera enviable. Alors qu'une variante à quatre roues fait son apparition en 1933, un moteur à quatre cylindres "latéral" est proposé simultanément sur le tricar (autre appellation des tricyclecars). Ses 32 ch permettent désormais au véhicule d'atteindre les 110 km/h. Les modèles à trois roues s'éclipsent finalement du catalogue en 1936 et BSA cessera, un an plus tard, de construire des automobiles pour se consacrer exclusivement aux motocyclettes, marché qui lui permettra de s'imposer au niveau mondial.

Aujourd'hui, posséder une BSA en France, c'est vouloir rouler différent dans un véhicule beau et bien construit. Par ailleurs, ces engins ne sont pas introuvables en Angleterre et il est possible de les importer à bon compte. Eh oui ! Les BSA sont sans doute les tricyclecars les plus abordables du marché. Une qualité de plus à mettre à leur actif. ■


Frédéric Marchal

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6 CV.
Moteurs : 2 cylindres en V longitudinal AV, cylindres et culasses fonte, un arbre à cames central. 1 021 cm³ (20 ch) ; 4 cylindres en ligne latéral, bloc et culasse fonte. 1 203 cm³ (35 ch). Refroidissement par air (2 cylindres) ou par eau (4 cylindres).
Alimentation : un carburateur simple corps.
Transmission : traction AV, embrayage monodisque à sec, boîte 3 non synchronisée. Levier au plancher.
Structure : châssis en profilés d'acier. Roues AV indépendantes par doubles ressorts quart-elliptiques superposés, roue AR par bras oscillant et un ressort quart-elliptique. Tambour mécanique AR ; direction à boîtier.
Vitesse maxi : 100 à 110 km/h.
Consommation : 7 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

1929 – 1936
(Environ 6 200 exemplaires tous modèles confondus).

TENDANCE

+8% par an

Rares en France, mais courants en Angleterre, les BSA restent abordables. Il est néanmoins nécessaire de les importer, puis de les immatriculer en carte grise collection.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 **2** 3 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Il n'y a pas de difficultés particulières dans la mesure où les Anglais du club BSA FWDC assurent la fabrication et la fournitures de nombreuses pièces.

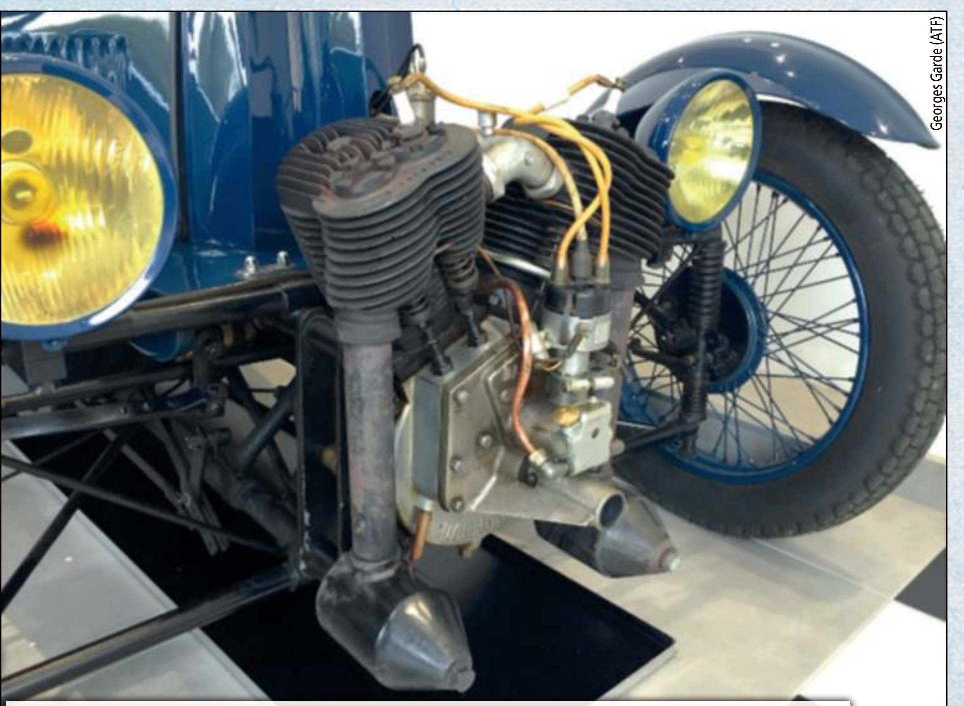
POINTS A SURVEILLER

Corrosion : le point le plus sensible se situe au niveau des bas de caisse. L'ossature bois conservant l'humidité, cela provoque une corrosion de l'aluminium.
Moteurs : le brillant bicylindre demande à être fiabilisé via le remplacement des roulements à billes du vilbrequin par des roulements à rouleaux type Harley-Davidson, ainsi que des modifications du circuit de graissage.
Le 4 cylindres est très solide. On note uniquement quelques défaillances de culasses.
Points faibles : les cardans s'usent rapidement, mais sont démontables.



Joëlle Davoust (ATF)

Chez BSA, on s'intéressait un peu à l'aspect sportif et beaucoup au confort, comme en témoigne le coffre arrière contenu dans la pointe.


Georges Garde (ATF)

Suspendu au bout des quatre tubes de châssis, le V-Twin latéral refroidi par air inspiré des JAP est de conception entièrement Darmont. L'échappement utilise les deux tubes inférieurs, alors que le graissage est à huile "perdue".

L'histoire de Darmont est d'abord celle du cyclecar anglais Morgan. Robert Darmont, pilote français de ces machines, entreprit, en 1919, d'importer les bolides britanniques dans son propre pays, de 1919 à 1923, en y apportant quelques petites modifications esthétiques, à l'image d'un capot dans le prolongement de l'auvent et des roues flasquées. La demande étant significative, Darmont propose ensuite à HFS Morgan de construire ces véhicules sous licence dans un vaste atelier à Courbevoie. Un accord est conclu (contrat de licence moral mais pas juridique supposait Jacques Potherat, l'un des spécialistes du genre), puis la fabrication débute dans le courant de l'année 1923.

Reposant sur un châssis Morgan, utilisant sa suspension avant à porte-fusées et pivots verticaux ainsi que sa transmission par chaîne à deux rapports crabotés, le Darmont Morgan Runabout affiche une certaine rusticité tout en bénéficiant d'une image rajeunie. Même si le moteur se trouve désormais à l'extérieur du capot, il devance une jolie calandre étroite faisant office de radiateur sur les versions refroidies par eau, alors que la pointe arrière allongée reçoit, sur chacun de ses côtés, une large inscription Morgan. Produite de 1923 à 1927, cette version préfigure la future "bombe" que sera le mythique et très populaire Darmont Spécial (le nom de Morgan a disparu…), qui se différencie avant tout par sa mécanique plus ambitieuse. Généralement de marque Blackburne, ce bicylindre en V est désormais équipé de soupapes en tête et de deux magnétos. Si sa cylindrée est toujours proche des 1 100 cm^3, il développe désormais 40 ch (contre 28

Darmont Etoile

Georges Garde (ATF)

On reconnaît ce modèle à sa fausse calandre dotée de deux curieuses gouttières verticales

Point de moteur sous le petit capot avant, mais le réservoir d'essence, la batterie et la bobine d'allumage. A main droite du pilote se trouve la commande du frein arrière.

DARMONT ETOILE DE FRANCE [1931 - 1935] • **Cote en 2008 :** 25 000 euros - **Cote en 2018 :** 45 000 euros.

s'agissant du moteur précédent), puissance qui lui permet d'accrocher les 130 km/h. Les variantes préparées dépassent même les 150 ! Vendu deux fois plus cher que le Runabout, le Spécial (assemblé de 1927 à 1935) rencontre toutefois un très joli succès commercial. On le reconnaît au premier coup d'œil à son haut de radiateur arrondi, ses freins avant commandés par une pédale, ses pneus de 100 montés sur des jantes à base creuse, ses échappements latéraux et sa pointe arrière entièrement carénée aux contours polis.

En 1931, Darmont choisit de commercialiser, en parallèle, une version également très sportive mais plus économique. Joliment baptisée Etoile de France, elle sera construite de 1931 à 1935, exclusivement avec un moteur maison latéral refroidi par air inspiré du JAP. On identifie ce modèle à sa fausse calandre laquée dans le ton de la caisse dotée de deux curieuses gouttières verticales, son postérieur interminable façon "Bordino" et ses ailes au style garde-boue de moto. Dépourvu de freins à l'avant, muni d'un tableau de bord optionnel et équipé, au début, d'un démarreur à manivelle latérale, il est moins sophistiqué que le Spécial. Toutefois, la légèreté de son châssis (190 kg en ordre de marche) alliée à la grosse vingtaine de chevaux et au couple généreux de son bloc lui procurent un tempérament sportif qui sera, outre le prix de vente raisonnable, son principal argument. Précisons que l'Etoile de France a été précédée d'une version "Normal" identique mécaniquement et proche esthétiquement, mais qui ne connut pas le même engouement. Proposées avec l'antique transmission à deux rapports ou une boîte 3, ces versions gorgées de caractère ont également conservé l'accélérateur indexé au volant, ce qui n'est pas d'un grand modernisme à une époque où la concurrence (excepté les cousines Morgan) a adopté une pédale de gaz. Avant le passage aux quatre roues, Darmont sortira l'Aerolux, qui se démarque seulement par son design puisque le V-Twin latéral est désormais dissimulé derrière une calandre moderne dont la forme évoque la Citroën Rosalie alors que les ailes sont totalement carénées. Moins pure que les précédentes, cette variante fait aujourd'hui l'objet d'une demande moins importante, même si toutes les Darmont font figure de stars dans l'univers actuel des tricyclecars. ■

Cocardière, la brillante Etoile de France a donné des ailes à la marque Darmont, ce qui lui a valu de nombreux lauriers en compétition.

Georges Garde (ATF)

de France



STAR PARMI LES STARS

Le Darmont est le tricyclecar le plus populaire au pays de Molière. C'est aussi, avec le Morgan, l'un des plus emblématiques de la production. Normal, ces deux-là sont intimement liés…


Cette pointe carénée interminable est spécifique aux Etoile de France.

Georges Garde (ATF)

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6 CV.
Moteur : 2 cylindres en V longitudinal AV, carter moteur alu, cylindres et culasses fonte, un arbre à cames central, soupapes latérales. 1 087 cm³ (environ 25 ch). Refroidissement par air.
Alimentation : un carburateur simple corps.
Transmission : roue AR motrice, embrayage à cône cuir, deux vitesses (sans marche AR) ou boîte 3 non synchronisée avec marche AR. Levier au plancher.
Structure : châssis en tubes d'acier. Roues AV indépendantes par axes verticaux coulissants montés sur douilles, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à friction, roue AR suspendue par deux ressorts à lames longitudinaux, amortisseur à friction. Tambour AR à commande mécanique ; direction à boîtier, jantes 19".
Vitesse maxi : 115 km/h.
Consommation : 7 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

1931 - 1935
(Production inconnue ; un recensement récent mené par l'Amicale Tricyclecariste de France dénombre environ 200 Darmont tous types survivantes, dont près de 25 Etoile de France).

TENDANCE

La demande a toujours été forte pour les incontournables Darmont. La tendance ne semble pas s'inverser.

+10% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 **2** 3 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Pas toujours simple. Pour faciliter l'usage ou la restauration de tous les tricyclecars, il est fortement conseillé d'adhérer à l'Amicale Tricyclecariste de France.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : les caisses des Etoile de France sont uniquement en acier. Le point principal à surveiller concerne le châssis, dont les deux tubes longitudinaux servent aussi de pots d'échappement. Avec la condensation et les années, la corrosion peut devenir préoccupante à cet endroit.
Moteur : usure rapide (embiellage, pistons, cylindres), mais pas de casses récurrentes. Allumage par magnéto moins fiable que celui par Delco.
Points faibles : démontage roue AR fastidieux.


Particulièrement fourni, le tableau de bord optionnel de l'Etoile de France est même équipé d'une pendule.

Georges Garde (ATF)

Morgan MX2 Super Sports

LA PIONNIÈRE

+ Mythique - Performante
− Commandes rustiques

Au début des années 10, Henry Frederick Stanley Morgan invente un nouveau type d'automobiles de sport, ultralégères, très agiles et dotées d'un moteur de moto. Voici l'une de ses dernières évolutions : la MX2 Super Sports équipée d'un généreux V-twin Matchless.



Hugues Chaussin

Le V-Twin Matchless MX2 est la deuxième version du moteur de la marque monté sur les Morgan. On l'identifie à son angle à 60 degrés et à son refroidissement par air. Le MX qui l'a précédé était ouvert à 90 degrés ; le MX 4 qui suivra disposera d'un refroidissement liquide.



Hugues Chaussin

L'usine à gaz : la conduite du Morgan nécessite une sacrée dextérité dans la mesure où l'accélérateur n'est pas au pied mais au volant.

Les Anglais ont toujours aimé les voitures, et adoré faire la course avec. Le cyclecar Morgan illustre parfaitement cette philosophie. Morgan, c'est l'histoire d'une famille, celle du révérend Henry George Morgan dont le fils Henry Frederick Stanley (HFS) se passionne pour tout ce qui roule et va vite. Normal, il est anglais. Dans son garage, à Malvern, il décide de construire, dès 1909, un véhicule avec lequel il serait imbattable en compétition. Son idée ? Faire léger, très léger, et utiliser un moteur de moto compact et puissant. Avec ce bolide, il pourrait aller gêner les grosses autos sur leur propre terrain. Afin de réduire la masse, HFS trouve des solutions radicales, la principale étant la suppression du pont et de l'une des roues arrière. Si la voiture à trois roues a existé par le passé, elle en possédait deux derrière et une devant, et sa vocation n'était pas tout à fait la même !
Le premier de ces bolides est opérationnel en 1911 et, afin d'en démontrer le bien-fondé, HFS l'engage dès l'année suivante sur le circuit de Brooklands où se dispute le record de l'heure. Aux commandes de sa monoplace à trois roues entièrement profilée et dotée d'un moteur JAP placé tout devant, à l'air libre, Morgan l'emporte, à la surprise générale. Ce coup d'éclat lancera véritablement la carrière commerciale de la marque dont les volumes atteindront le rythme élevé de 200 cyclecars par an. Une vraie industrie ! Privilégiées par les pilotes, les Morgan multiplient les victoires après la guerre, si bien que les années 20 portent ces véhicules en triomphe. En 1925, Bear pulvérise, avec 168 km/h, le record du kilomètre lancé des 1 100 cm^3 atmosphériques au volant d'une Morgan à moteur Blackburne. Un peu plus tard, une femme, Gwenda Stewart, repousse la limite des "5 miles" à 177 km/h. Incroyable pour l'époque. Ces succès à répétition donnent au constructeur les moyens d'améliorer ses voitures de tourisme. Ainsi, en 1927, les roues avant reçoivent des freins alors que les versions "Aero" se voient pourvues d'une troisième vitesse avant.
En 1931, l'ultime génération de ces engins se civilise un peu plus encore avec l'adoption d'une marche arrière, de roues amovibles, ainsi que d'un large panel de carrosseries : aucune porte, une ou deux portes, pare-brise plat ou en coupe-vent, cockpit élargi intégrant une roue de secours à l'arrière (ligne appelée "arrière de tonneau"). Cinq exécutions différentes sont même proposées : Family, Sports Family, Delivery Van, Sports et Super Sports, cette dernière, surbaissée, étant généralement choisie pour la compétition. En 1933, la gamme de moteurs progresse avec l'apparition du Matchless MX2 qui vient épauler le MX et le twin JAP. Enfin, une évolution du Matchless à refroidissement liquide (MX4) profitera aux derniers tricyclecars avant que la marque n'opte pour les quatre roues afin de répondre à l'embourgeoisement de sa clientèle.

Les succès en compétition donnent au constructeur les moyens d'améliorer ses autos de tourisme

MORGAN MX2 SUPER SPORTS [1932 - 1939] • **Cote en 2008 :** 25 000 euros - **Cote en 2018 :** 50 000 euros.


Hugues Chaussin

Le tricar Morgan a lancé le genre. Il a ensuite été 100 fois imité et souvent dépassé.



SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6 CV.
Moteur : 2 cylindres en V longitudinal AV, carter moteur alu, cylindres et culasses fonte, un arbre à cames central. 990 cm^3 (39 ch). Refroidissement par air, puis à eau sur les MX 4.
Alimentation : un carburateur simple corps à double cuve.
Transmission : roue AR motrice, embrayage monodisque à sec, boîte 3 non synchronisée. Levier au plancher.
Structure : châssis en tubes et profilés d'acier, roues AV indépendantes par axes verticaux coulissants montés sur douilles, ressorts hélicoïdaux, roue AR par deux ressorts quart-elliptiques longitudinaux, tambours AV/AR, direction à boîtier, jantes 18".
Vitesse maxi : 120 km/h.
Consommation : 7 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

1932 – 1939
(2 235 exemplaires toutes versions confondues).

TENDANCE

+12 % par an

Leur image très forte, leurs performances et leur bonne fiabilité en font des modèles extrêmement recherchés. Surtout en Angleterre.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Assez produites et très prisées, les Morgan bénéficient de possibilités d'approvisionnement meilleures que celles des concurrentes françaises.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : châssis. Surveillez attentivement.
Moteur : le V-twin Matchless est solide.
Points faibles : pilotage à appréhender.

Performant mais assez rustique de conception, le tricyclecar Morgan n'est pas le plus aisé à conduire. La principale difficulté concerne l'accélérateur à main situé sur le volant, face à une manette de réglage de l'avance à l'allumage. Si les freins avant et arrière commandés indépendamment ne sont pas plus compliqués à appréhender que sur la plupart des autres véhicules du genre, la conduite rapide d'une Morgan nécessite un minimum d'apprentissage. Passée cette étape préliminaire, ce merveilleux bolide vous fera goûter au couple généreux de son bicylindre à 60 degrés, à la précision de sa direction très directe, à son niveau d'adhérence remarquable, mais aussi, plus simplement, au plaisir de piloter l'une des premières Morgan issues des mythiques ateliers de Malvern. ■


Hugues Chaussin

Morgan a monté une suspension avant indépendante à tube vertical coulissant entre deux douilles. Ce dispositif sera très longtemps utilisé sur les versions à quatre roues.



Hugues Chaussin

L'arrière "de tonneau", comme disaient les Anglais, est caractéristique des Morgan à roue de secours et roues interchangeables.

L'AVION



Sur la route, le Sandford Grand Sport est d'une redoutable efficacité.

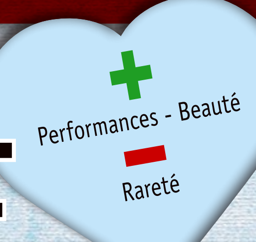
Le train avant à roues indépendantes est l'un des atouts du Grand Sport.

Le poste de pilotage ressemble à celui d'une "vraie" voiture. Ça tombe bien, c'est justement ce qu'est le Sandford.

SANDFORD GRAND SPORT [1923 - 1939] • **Cote en 2008 :** 30 000 euros - **Cote en 2018 :** 60 000 euros.

Sandford Grand Sport

DE LA ROUTE



Ce tricyclecar s'apparente à un hybride d'automobile et d'avion. Avec sa vraie calandre, son moteur à quatre cylindres placé sous un capot et son fuselage incroyable, il est bien à part dans le paysage. Une fois lancé à pleine vitesse, cet engin fait encore la différence : il survole la concurrence !

Malgré son nom à consonance anglo-saxonne, le Sandford est 100 % français. Est-ce pour cela qu'il s'agit de la crème des voitures du genre ? Deux fois plus cher que les autres, plus sophistiqué, très performant et tenant bien la route, le Sandford en version Grand Sport est une pure merveille. Nous avons insisté sur l'origine française de ces véhicules, mais cela suppose trois réflexions préalables, et non des moindres. D'abord, c'est l'Anglais HFS Morgan qui inventa ce type d'automobiles au début des années 10. Ensuite, Stuart Sandford n'était autre… qu'un Anglais né à Birmingham en 1889 et qui fit le choix de s'établir à Paris pour ses affaires. C'était donc un immigré britannique. Dernière précision : avant de construire ses propres autos, il était pilote Morgan sur des engins à trois roues. Ceci posé, revenons sur l'histoire de ces "avions de la route", comme ils furent surnommés en raison de leur esthétique fortement inspirée de l'aviation.

Lorsqu'il a commencé la conception de son auto, en 1923, Sandford a copié les Morgan. Ou plutôt, il a repris le meilleur des petites anglaises, puis s'est appliqué à corriger leurs principaux défauts. Le meilleur, c'est sans doute ce train avant à roues indépendantes, chacune étant montée sur un axe vertical qui coulisse entre deux douilles. Additionné à deux ressorts par roue, l'ensemble contrôle à la fois la détente et la compression, tout en étant très peu sensible aux variations de géométrie. La roue arrière, montée entre deux bras oscillants, est également indépendante. Contrairement à Morgan qui privilégie les moteurs de motos, Sandford opte pour le valeureux Ruby Type OC culbuté de 1 100 cm³ accouplé à une boîte à trois rapports. Entre les deux, on trouve un original système d'embrayage à disques multiples garnis de Ferodo.

Outre son châssis non soudé composé de tubes assemblés entre eux par des colliers, l'autre singularité du Sandford est, exception faite des premiers exemplaires un peu hauts sur pattes, d'être équipé d'une carrosserie extrêmement profilée et racée. Avec son fuselage interminable, son saute-vent digne d'un bolide de grands prix, son sabot avant et ses deux dérives posées à ras du sol, le véhicule, traité en "tourisme" ou en "sport", a des allures de voiture de records. Quel est le principal inconvénient d'une Morgan ? Sans doute sa roue arrière très compliquée à retirer. Afin de pallier ce problème, Sandford a breveté un dispositif de roue arrière démontable permettant non seulement un réel confort en cas de crevaison, mais également de posséder trois roues interchangeables. Ce système ingénieux sera repris sur le futur cyclecar D'Yrsan qui sortira quelques mois plus tard.

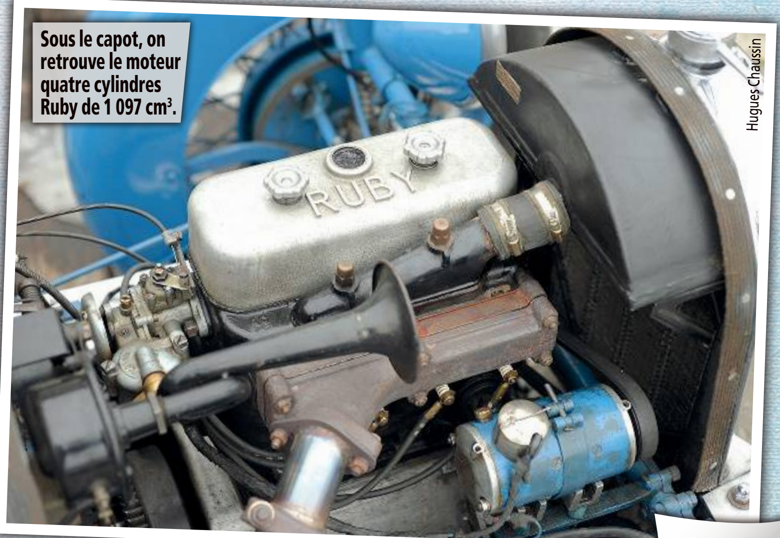
Très prisés des pilotes de pointe, les Sandford valaient largement leur prix élevé lorsqu'ils se trouvaient sur une ligne de départ. Extrêmement compétitifs, ces derniers ont fait valoir leur formidable agilité, leur nervosité, mais aussi leur fiabilité pour s'imposer au Bol d'or à Montlhéry, dans les courses de côte les plus en vue (comme les 17 Tournants), au Tour de France ou encore sur le Toul-Nancy. Ces succès à répétition vaudront à la marque une belle renommée et des carnets de commandes bien remplis. Toujours considéré comme le plus brillant des trois-roues, le Sandford, surtout dans sa déclinaison Grand Sport, plus encore lorsqu'il est doté d'origine d'une carrosserie en alu, est aujourd'hui l'un des plus désirables de la catégorie. L'un des plus chers aussi ! Finalement, rien n'a vraiment changé depuis les années 20… ■

Avec son fuselage interminable, le Sandford a des allures de voiture de records

Hugues Chaussin

Si vous n'étiez pas convaincus des influences de l'aviation sur le dessin des autos, cette vue vous fera peut-être changer d'avis.

Hugues Chaussin



Sous le capot, on retrouve le moteur quatre cylindres Ruby de 1 097 cm³.

Hugues Chaussin

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc-cylindres borgne en fonte et carter moteur en alu, un arbre à cames latéral, culbuteurs. 1 097 cm³ (35 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps.
Transmission : roue AR motrice, embrayage à cinq disques à sec, boîte 3 non synchronisée. Levier au plancher.
Structure : châssis en tubes d'acier assemblés par raccords boulonnés, roues AV indépendantes par moyeux montés sur douille bronze sur axe vertical, deux ressorts hélicoïdaux par roue, amortisseurs à friction sur demande, roue AR par bras longitudinaux oscillants, ressorts quart-elliptiques longitudinaux. Tambours AV/AR ; direction à boîtier, jantes 400 mm.
Vitesse maxi : 130 km/h.
Consommation : 7 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

1923 – 1939
(environ 200 exemplaires toutes versions confondues).

TENDANCE

+12 % par an

Les Sandford ont toujours été très demandés. Vu leur rareté (on en recense actuellement une quarantaine), les prix sont aujourd'hui très élevés.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 **1** 2 3 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Correcte pour le moteur Ruby (mais le bloc-cylindres est refabriqué), compliquée pour le reste.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : Pas de problème particulier, sauf pour les éléments en tôle.
Points faibles : pas de chauffage (on blague).

Ephémère mais très appréciée, la marque D'Yrsan aura produit plus de 500 voitures de sport à trois roues en trois ans seulement, ce qui représente une activité intense et traduit un réel succès commercial. L'aventure D'Yrsan, on la doit à un homme, Raymond de Siran de Cavanac (D'Yrsan est une anagramme de son nom), un constructeur de motos de course à moteurs Blackburne souhaitant se convertir aux automobiles pour poursuivre ses affaires, mais aussi pour satisfaire une clientèle que la perspective du mariage allait éloigner des deux-roues. Raymond Siran se rapproche d'abord de Sandford avec lequel il tente, sans succès, de s'associer. Loin de l'abattre, cette déconvenue décuple au contraire sa motivation. Prévenant son futur rival de son ambition, il entreprend de concevoir, puis de fabriquer une première voiture en trois mois seulement. Nous sommes en décembre 1923 et Siran a comme référence le fameux Sandford, celui qui figure déjà comme l'ennemi juré. Il choisit le quatre cylindres de Godefroy et Lévêque, le petit Ruby alors adopté par divers constructeurs de voitures de sport légères. Il opte ensuite pour les roues avant indépendantes en élaborant une suspension originale à deux ressorts semi-elliptiques transversaux superposés. Enfin, il donne une avance incontestable à sa machine en la dotant d'une roue arrière amovible qui doit éviter la corvée que connurent, au moins une fois dans leur vie, les possesseurs de Morgan et de Darmont. Autres points forts de cette nouveauté : sa ligne seyante, sa calandre originale et son tableau de bord en aluminium verni.

Sûr de son produit, Siran crée des liens avec un pilote de talent, le journaliste René Krebs, auquel il confie dès 1924 le volant d'une auto spécialement préparée pour briller en catégorie 1 100 cm³. Il faut croire que la voiture est extrêmement bien née puisque Krebs s'adjuge la première place au Paris-Les Pyrénées-Paris. La liste des triomphes s'allonge rapidement, ainsi que celle des records dont les répercussions sont importantes dans les années 20. Le plus retentissant, celui du kilomètre, sera battu par le pilote Marc Chauvière sur la route d'Arpajon à une vitesse de 124,180 km/h, alors que Sandford doit se contenter de 122,511 km/h. Le tout, faut-il le préciser, avec un bloc de seulement 750 cm³, mais monté sur un cyclecar profilé surnommé "Le Scarabée". Or, la victoire la plus mémorable d'un D'Yrsan est sans doute celle remportée par Krebs à Brooklands, au nez et à la barbe d'une quarantaine de Morgan. Aux commandes d'un cyclecar à peine rodé, il s'impose devant Morgan Junior *himself*, ce qui lui vaut l'attention des Britanniques. Dès le lendemain, la presse anglo-saxonne se passionne pour cette auto venue du pays des "froggies", puis

+ Comportement - Performances - Raffinement

− Quasi introuvable

D'Yrsan DS

LE TORPILLEUR

Parmi les cyclecars les mieux construits et les plus véloces figure le D'Yrsan, un véhicule à trois roues doté d'un quatre cylindres Ruby et de roues avant indépendantes. Il était réputé imbattable !


Bernard Faucher (ATF)

Le quatre cylindres Ruby type DS, un "culbuté" à deux paliers moderne pour l'époque, se défend gaillardement dans cette version 5 CV de 972 cm³. Avec seulement 350 kg à mouvoir, il procure au D'Yrsan un rapport poids/puissance très favorable.


Bernard Faucher (ATF)

Le D'Yrsan possède un accélérateur au pied (pédale du milieu) et la boîte trois vitesses utilisée par Godefroy et Lévêque pour leurs moteurs Ruby. Attention aux projections d'huile sur le pantalon !

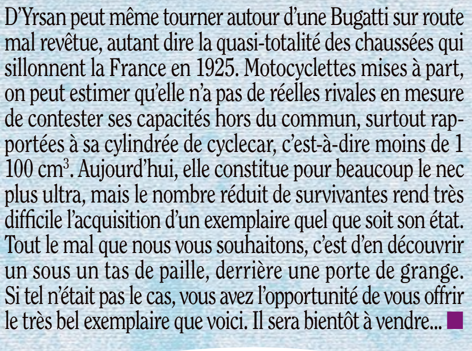

Bernard Faucher (ATF)

Vu de dessus, le D'Yrsan dévoile sa ligne inspirée de l'aviation, l'élégance de ses ailes papillon ainsi que le léger décalage entre les deux dossiers des sièges. La largeur et le confort du fauteuil passager démontre que ces autos n'étaient pas seulement pensées comme des voitures de sport pures et dures.

D'YRSAN DS [1924 - 1927] • **Cote en 2008 :** 30 000 euros - **Cote en 2018 :** 60 000 euros.

Siran donne une avance incontestable à sa machine en la dotant d'une roue arrière amovible

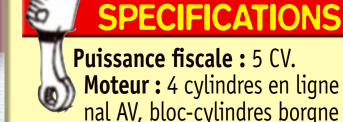
elle sollicite des essais. Suite à une quantité d'éloges sur la tenue de route et le confort incomparable de cette merveille technique, Siran prend le pari d'exporter son véhicule qui connaîtra une intéressante carrière en Angleterre.
Véritable voiture de sport capable de moyennes routières de 70 km/h, impensables à l'époque pour 99 % des véhicules, la


D'Yrsan peut même tourner autour d'une Bugatti sur route mal revêtue, autant dire la quasi-totalité des chaussées qui sillonnent la France en 1925. Motocyclettes mises à part, on peut estimer qu'elle n'a pas de réelles rivales en mesure de contester ses capacités hors du commun, surtout rapportées à sa cylindrée de cyclecar, c'est-à-dire moins de 1 100 cm^3. Aujourd'hui, elle constitue pour beaucoup le nec plus ultra, mais le nombre réduit de survivantes rend très difficile l'acquisition d'un exemplaire quel que soit son état. Tout le mal que nous vous souhaitons, c'est d'en découvrir un sous un tas de paille, derrière une porte de grange. Si tel n'était pas le cas, vous avez l'opportunité de vous offrir le très bel exemplaire que voici. Il sera bientôt à vendre... ■

La rédaction de cet article n'aurait pas été possible sans les brillantes recherches journalistiques réalisées en 1977 par le regretté Jacques Potherat.

Bernard Faucher (ATF)

Avec son quatre cylindres dissimulé sous un capot, sa vraie calandre nickelée, ses ailes papillon et son grand pare-brise en coupe-vent, le D'Yrsan était presque une voiturette de sport, certainement la plus "automobile" de nos cinq concurrentes.



SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc-cylindres borgne en fonte et carter, moteur en alu, un arbre à cames latéral, culbuteurs. 972 cm^3 (24 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps.
Transmission : roue AR motrice, embrayage à bain d'huile, boîte 3 non synchronisée. Levier au plancher.
Structure : châssis tubulaire en tôles d'acier soudées. Roues AV indépendantes par deux ressorts semi-elliptiques transversaux et amortisseurs à friction, roue AR par bras longitudinaux oscillants, ressorts quart-elliptiques longitudinaux, freins à tambours AV/AR, direction à boîtier.
Vitesse maxi : 115 km/h.
Consommation : 7 l/100 km.



PERIODE A SUIVRE

1924 - 1927
(533 véhicules, dont 10 Très Sport type A, 490 Très Sport type BS, 30 Surbaissé type DS et 3 châssis course).

TENDANCE

+12 % par an

Quasiment impossibles à coter du fait de leur rareté, les "trois-roues" D'Yrsan font partie des cyclecars les plus convoités.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 **1** 2 3 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Juste correcte pour le moteur Ruby (mais le bloc-cylindres est refabriqué), nulle pour le reste.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : Châssis à vérifier scrupuleusement.
Moteur : refroidissement quelquefois insuffisant, éviter les hauts régimes prolongés.
Points faibles : absence de pièces spécifiques.

Bernard Faucher (ATF)

L'arrière étiré contribue à l'élégance de la ligne du D'Yrsan.



Mihail Ion, l'ami de longue date de Niculae, est venu se joindre à nous pour présenter la Ford Taunus de 1937 qui appartenait à son père. Achetée d'occasion en 1945, elle a été soigneusement préservée.

L'AMBASSADE DE LA voiture de collect

Le monde de l'automobile ancienne en Roumanie a pris un essor considérable ces dix dernières années, et Niculae Apostol y est réellement pour quelque chose. Membre fondateur du Clubul Vehiculelor De Epoca, le président multiplie les activités de promotion et affine sa collection personnelle. Rencontre.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**



Sur l'estrade est installée la plus emblématique des voitures roumaines : une Dacia 1300

C'est dans les locaux de l'Automobile Club Roumain (ACR) que Niculae Apostol, président du CVE, entrepose sa collection.

UR
ion

Niculae Apostol et son épouse posent avec leur Datsun 2600 de 1975.

Nord de Bucarest, 11h du matin. J'observe le trafic, plutôt dense, depuis le tramway qui me transporte en direction de la place Presei Libere. L'architecture de la capitale roumaine mélange les genres. Un conflit sur fond d'idéologie marxiste illustré par d'interminables barres d'immeubles à la soviétique jouxtant des maisons Art déco. J'approche des locaux de l'Automobile Club de Roumanie (ACR), reconnaissables de loin. Le mur d'enceinte est peint en jaune vif. Dans la gigantesque cour, des voitures récentes sont à disposition de jeunes chauffeurs qui passent leur permis de conduire.

Là m'attend Niculae Apostol. Ce collectionneur éclectique de voitures d'époque est l'un des piliers fondateurs du plus ancien club roumain, le CVE, le Clubul Vehiculelor De Epoca (*Gazoline* 253). Passer à Bucarest sans saluer l'actuel président serait une hérésie. D'autant plus que l'homme respire la gentillesse et la simplicité. Un parfait ambassadeur de son pays. Je suis accueilli à bras ouverts par Niculae, que les intimes appellent Nicu.

Au centre de la grande cour, il s'échine à positionner ses voitures pour la séance photos. Le ciel bleu céleste est parsemé d'énormes cumulus qui filtrent la lumière parfaite de fin de matinée. Sur l'estrade a été installée la plus emblématique des voitures roumaines : une Dacia 1300, copie conforme de notre Renault 12. En contrebas, une Ford A de 1929 en provenance d'Uruguay forme un demi-cercle avec l'autre Dacia, une 1100 bordeaux de 1970 – version locale de notre Renault 8 –, une Jeep MB de 1943 et la Ford Taunus de 1937 appartenant à Ion Mihail. Son ami de longue date s'est greffé sur la photo souvenir. Cette auto, il la tient de son grand-père et se donne beaucoup de mal pour la conserver en l'état. Il me le prouve en me montrant un cliché d'époque.

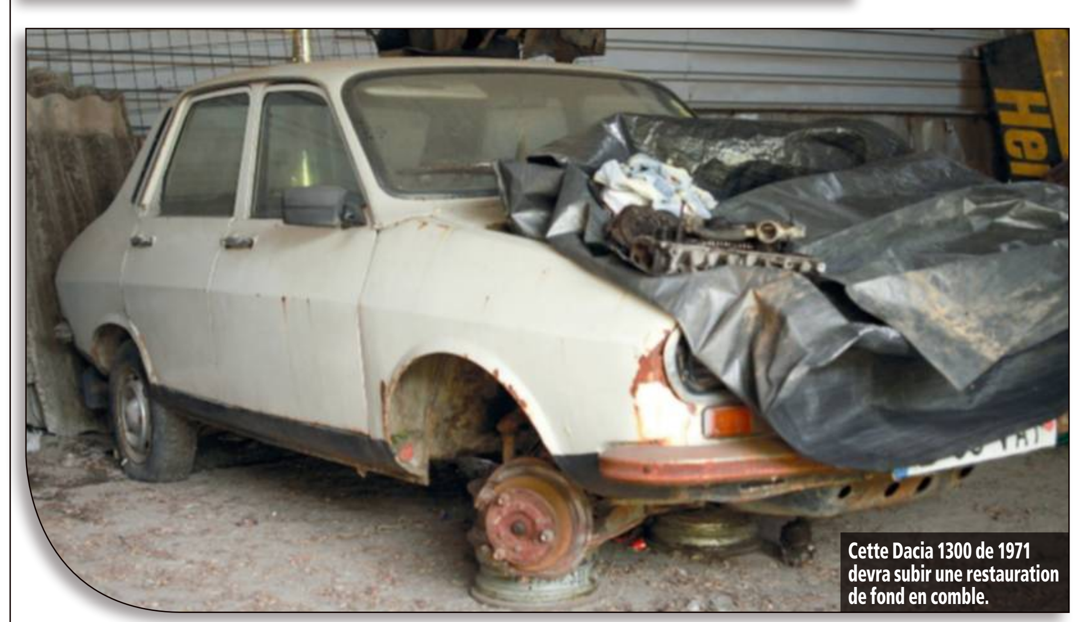
NICULAE APOSTOL [ROUMANIE]





Mihail Ion exhibe la photo de son père avec sa Ford Taunus de 1937.

Voici l'intérieur d'origine d'une Ford Taunus de 1937.



Cette Dacia 1300 de 1971 devra subir une restauration de fond en comble.

« Mon père, ingénieur en mécanique, a été mon premier professeur. J'ai fait mes classes avec lui sur un side-car Zundapp, puis sur une Opel Olympia de 1958 sur laquelle j'ai énormément bricolé. A cette époque, nous avions notre propre garage », m'explique Niculae Apostol qui a eu plusieurs vies professionnelles. « Il doit exister une relation de cœur entre le propriétaire et sa voiture. J'ai possédé beaucoup d'autos. Parmi elles, une Rolls-Royce. Mais finalement, je n'ai jamais plus ressenti ce frisson si particulier qui m'a parcouru à bord de l'Opel Olympia de mon père. » Son premier véhicule a été un coupé 6 cylindres Triumph décapotable en version deux places que son cousin, pilote de rallye, avait importé en Roumanie. A 22 ans, il a exercé dans un centre de réparation de matériel agricole avant d'intégrer une entreprise mécanique d'Etat pour laquelle il créera deux brevets d'invention. « La hiérarchie, sous Ceausescu, s'accommodait de récupérer les lauriers de notre travail et de nous mettre à l'écart de toute réussite », se rappelle Niculae, qui ne cache pas son émotion en racontant ces années de dictature. Il débute sa collection durant cette période. Depuis, son cheptel a grossi. Une Citroën 2 CV de 1958, une Fiat X1/9 de 1972 et une Datsun 260 de 1975 sont venues renforcer les rangs.

Bien qu'à la retraite, son rythme est toujours aussi soutenu, car il multiplie les activités, à commencer par celles concernant le club qu'il dirige depuis 2010. «Je dédie tout mon temps au CVE et au développement de mon projet de location d'autos d'époque avec chauffeur dans la capitale.» Le Old Car Garage, qui a été créé en 2014, regroupe une douzaine de véhicules de collection.

Nous poursuivons notre conversation en direction de l'entrepôt où est stationnée une Dacia 1300 qui attend sa restauration. Une rare VW Valiant de 1966 avec sa motorisation à l'arrière fait partie de la collection de Nicu. « C'est le break allemand par excellence. Je l'ai beaucoup utilisé quand j'étais directeur du service conception mécanique et technique d'un groupe d'artistes spécialisés dans le métal, la peinture et l'art plastique. Je planchais sur des œuvres monumentales. » Entre 1988 et 1991, il met ses compétences en machinerie mécanique à disposition ; une expérience avec cette association coopérative et privée qui lui sera d'une grande utilité pour la restauration de voitures anciennes. «Puis, j'ai été successivement transporteur de fond pour la Bred, importateur de camions blindés et directeur de marketing chez Pepsi-Cola suite à un concours gagné sur la fabrication d'une machine de distribution automatique de boissons. J'ai achevé mon activité professionnelle en 2010 en tant que chef de service des transports d'une régie d'Etat. Ma dernière grande responsabilité.» En bon patriote, il s'évertue aujourd'hui à promouvoir son pays par le biais de la voiture ancienne. « En Roumanie, nous avons de superbes itinéraires routiers. Comme le Transalpina, les bords de la mer noire jusqu'à Constanta ou la route vers Sinaia. Nous organisons de nombreux rallyes nationaux et cherchons à nous faire connaître à l'étranger en tissant des liens étroits avec d'autres clubs. » Quelques années auparavant, un rallye entre Târgu Mures et Sovata a été planifié. « Là, une association hongroise de 2 CV Citroën nous avait rejoints avec quelques équipages du club français. Cette rencontre improvisée a été riche en contact et en émotion », m'explique Niculae Apostol en s'asseyant sur le capot de sa Dacia 1300, préservée, dans un beau jus d'origine. La séance photo peut débuter dans les meilleures conditions. Après tant d'années au service de l'automobile ancienne, Nicu a bien mérité son heure de gloire! ■

Niculae s'évertue à promouvoir son pays par le biais de la voiture ancienne



Cette Ford A Roadster de 1928 est en parfait état de marche.

CONTACT

NICULAE APOSTOL, Clubul Vehiculelor De Epoca (CVE), N°91 Sandu Aldea Constantin, Secteur 1, 012062 Bucarest - Roumanie. T. : 0040 721 227 54 64. *www.clubulvehiculelordeepoca.ro, facebook.clubulvehiculelordeepoca*

La Dacia 1100 est la sœur jumelle de la Renault 8.

Voici la mécanique d'une Jeep Willys MB de 1943 qui marche fort.

Nicu se tient à côté d'une VW Valiant de 1966, le break allemand par excellence avec son moteur à l'arrière.

L'ÉLITE DES clubs new-yorkais

Le Classic Car Club of Manhattan est une antenne satellitaire d'une association née à Londres en 1995 et qui s'est expatriée outre-Atlantique en 2005. Force est de constater que le projet fonctionne à merveille. Le cofondateur, Michael Prichinello, a mis les petits plats dans les grands depuis son déménagement des bords de l'Hudson River vers le Mercedes Building. Sa clientèle aisée dispose d'une cinquantaine de véhicules historiques, entre sportives racées et populaires américaines, pour partir en vacances ou en balade. Visite guidée dans l'atelier mécanique.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**



Depuis trois mois et demi, le staff s'attelle à un lourd chantier de restauration sur cette Porsche 912 de 1967.

Le Classic Car Club de Manhattan réunit 45 membres passionnés de voitures. Cinq mécaniciens dédient leur temps à l'entretien et à la restauration des autos.



Patrick, le chef d'atelier, s'attaque avec force à la suspension de cette Porsche 912 de 1967.

Une lumière éclatante inonde les anciens entrepôts de la rive Sud-Ouest de l'Hudson River qui sépare l'île de Manhattan du quartier de Staten Island. Les avions décollent de l'aéroport international de Newark vers les quatre coins de la planète, alors que le vaste estuaire regorge de navires surdimensionnés en transit, chargés de denrées en provenance des cinq continents. Vision industrielle d'une mégalopole débordante d'énergie qui ne s'interrompt jamais. Au beau milieu de ce capharnaüm, sur la 12e avenue, le long du quai n°76, une ancienne bâtisse maritime accueille les ateliers du Classic Car Club of Manhattan. Le bastion historique de l'association vit ses derniers instants dans l'édifice qui sera prochainement récupéré par la police new-yorkaise. Le nouveau siège a élu domicile dans le luxueux Mercedes Building situé à quelques blocs d'ici, à l'angle de la 34e Avenue et de West Side Highway. « Le staff technique met à disposition des voitures prestigieuses de sport ou des routières populaires américaines. Seule la mécanique est restaurée dans nos locaux. Nous ne faisons ni peinture, ni carrosserie. Nous modifions certaines autos afin de les rendre plus fiables et plus sûres pour nos membres. L'amélioration des suspensions et des freins, ainsi que les performances des moteurs sont les principales actions menées par nos équipes », m'explique Adam Miller qui claque la porte de sa Corvette Stingray de 1963. Lunettes noires et casquette vissée sur le crâne, ce trentenaire, membre du bureau directeur depuis cinq ans, évolue autour d'une équipe de quatorze personnes. « Le Classic Car Club de Manhattan, dirigé à l'époque par Zachary Mosiley, a été fondé en 2005. Mais l'origine du projet remonte à 1995, à Londres. L'antenne de New York regroupe environ 400 adhérents et

Fondé en 2005, le Classic Car Club de Manhattan regroupe environ 400 membres

CLASSIC CAR CLUB OF MANHATTAN [USA]



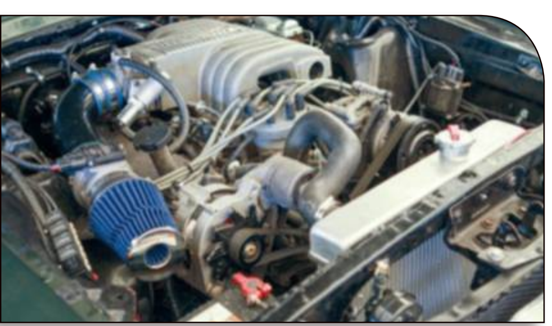
Une partie de l'équipe du Classic Car Club Manhattan prend la pose.

Dans l'atelier, on prépare de belles sportives, à l'image de cette Lancia Delta Integrale.

Au Classic Car Club of Manhattan, on accueille aussi bien les voitures de prestige que les motos de caractère, comme cette belle Laverda.

Dans la cour intérieure est garée une authentique caravane Flying Cloud modèle Airstream des années 60. Un "must". A l'arrière-plan, les buildings de Manhattan.

Cette Ford Mustang est prête à prendre la route.



L'atelier du Classic Car Club entretient de mythiques mécaniques américaines, à l'instar de celle de cette Mustang.



Sur le parking arrière, une imposante caravane Airstream a été transformée en cuisine

possède un parc automobile de 45 véhicules historiques. » De la plus populaire des américaines, comme le pick-up Chevy, jusqu'à la sportive la plus affûtée, à l'image d'une Ford GT40 Mk II de 1966, l'association propose un large panel d'autos d'époque afin de satisfaire toutes les envies de sa clientèle éclectique. Parmi les bolides, une gamme élite de supercars, comme la McLaren 570S, la BMW i8, la Shelby GT350 ou l'inclassable Lamborghini Huracan, entre autres merveilles, sont à la disposition des membres. Ces derniers, pour s'octroyer le droit de se glisser sur le siège baquet de l'une de ces furies, doivent s'acquitter de la coquette somme de 9000 dollars annuels. Mais les amateurs de belles carrosseries moins puissantes n'auront que 180 dollars mensuels à payer pour intégrer le club. « La majorité de nos évènements se déroule en Europe, sur les circuits mythiques du Nürburgring, en Allemagne, et de Spa-Francorchamps, en Belgique. Ici, c'est le New Jersey Motorsports Park, situé à deux heures de route au sud de New York, qui représente le plus grand rendez-vous américain », précise Adam en me conduisant vers les ateliers où ce cheptel mécanique est entretenu par trois motoristes talentueux employés à temps plein.

C'est dans un gigantesque barnum accolé à l'ancien entrepôt maritime, où se déroulent de nombreux meetings d'entreprises durant lesquels les voitures sont exposées, que l'équipe de mécanos prépare les moteurs. Je profite de l'instant pour vagabonder dans ce lieu où se tiennent, sur les ponts, trois modèles de marques emblématiques. « Profite pleinement du point de vue, car d'ici peu, il n'y aura plus que des bagnoles de flics », m'annonce sèchement Patrick en me sortant brutalement de ma rêverie. L'homme est aux commandes du staff technique. Crâne rasé et tatouages exubérants sur les bras, ce spécialiste œuvre depuis quatre ans pour le club. Sur le pont, il s'affaire autour d'une Porsche 912 de 1967. « Aujourd'hui, j'en suis aux suspensions. Elle subira également une rectification des freins. » A côté, deux autres collaborateurs s'activent sur une Ford GT 40 Mk II de 1966, l'un des onze véhicules produits par la firme et spécifiquement conçus pour les 24 Heures du Mans. « A l'époque, Ford avait fait le buzz avec une étude ambitieuse en construisant ce moteur V8 muni d'un bloc et d'une culasse en alliage léger. L'objectif était de stopper la domination de Ferrari sur le circuit français. » Finalement, le projet périclite en faveur d'un traditionnel bloc en fonte doté d'une culasse en aluminium que Carroll Shelby utilisait sur sa légendaire Cobra. Ce lourd V8, le “427”, un dérivé de celui de la Ford Galaxie, est alimenté par un simple carburateur Holley qui délivre 465 ch à 6 200 tr/mn. En 1966, alors que Ferrari et Chaparral sont contraints à l'abandon, l'équipe Ford, qui avait engagé trois bolides, s'arrange pour passer la ligne d'arrivée sarthoise en même temps, plongeant les commissaires de course dans le désarroi le plus total. « Ce fut une victoire historique et un pari réussi. En 67, la GT40 Mk II remporta les 12 Heures de Reims avec Guy Ligier à son volant », conclut Patrick qui m'emmène à l'extérieur pour admirer sa Laverda trois cylindres garée à côté d'une Lancia Rally de 1989 prête pour la piste.

Dans la cour, un populaire pick-up Chevy C100 de 1966, un Dodge Charger de 1968 et une Porsche 911 T de 1969 attendent patiemment sous le soleil new-yorkais. La Porsche et la Dodge sont prêtes pour une virée dominicale que deux couples ont planifiée le week-end prochain. « Tous les mois, nous organisons trois ou quatre évènements avec des sociétés, ainsi que trois rallyes qui ont fait la renommée du club. La majorité de notre patrimoine automobile s'étend des années 50 à 70. » L'auto la plus ancienne est une Porsche Spyder 550 de 1956 arborant une magnifique robe gris clair et stationnée à côté d'une Mustang 8 cylindres de 1966. Après la photo de famille, nous continuons le tour du propriétaire par le parking arrière où l'imposante caravane Airstream a été transformée en cuisine. Les vendredis et samedis soir, la jet-set locale vient trinquer autour de ces splendides voitures sur les bords de l'Hudson River. Une occasion unique, pour moi, de me joindre aux membres de l'élite des clubs new-yorkais. ■



CONTACT
CLASSIC CAR CLUB OF MANHATTAN,
https://classiccarclubmanhattan.com

Les deux jantes de la Ford GT de 1966 seront munies de nouveaux pneumatiques pour franchir l'Atlantique en direction des circuits européens.

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

De toutes les émissions télé consacrées à la voiture ancienne, *Wheeler Dealers France* est sans doute celle qui nourrit le plus les discussions. Avec la carte grise collection et son indissociable acolyte le "nouveau" contrôle technique, c'est même le sujet préféré des réseaux sociaux. Un petit post sur l'un de ces trois thèmes, et c'est parti pour des heures de rigolade.

Mais autant tuer le suspense tout de suite : vous ne trouverez pas, dans les lignes qui suivent, le procès en règle de Gerry et Aurélien. Bien sûr, l'émission est perfectible et certaines situations ou solutions choisies font sourire les spécialistes de tel ou tel modèle ou les partisans du "100% conforme à l'origine". Bien sûr, format télévision oblige, chaque épisode est scénarisé (on aurait même tendance à penser qu'ils le sont de plus en plus) et nos deux "experts" n'étant pas d'excellents comédiens, tout cela manque un peu de spontanéité.

A ce petit jeu, reconnaissons quand même qu'Aurélien, avec son air débonnaire et sa coupe de cheveux "sortie de couette", s'en tire mieux que Gerry qui a souvent tendance à en faire des caisses. Pour leur défense, la comparaison avec les deux "personnages" que sont Edd China et Mike Brewer (les experts de la version originale anglaise) doit quand même leur peser un peu, et ce n'est qu'avec l'expérience qu'ils réussiront à être "eux-mêmes" (là encore, Aurélien s'en sort déjà mieux que Gerry dont la gestuelle rappelle encore trop celle du truculent Mike).

Alors, faut-il aimer ou détester *Wheeler Dealers France* ? Au risque de nous attirer les foudres de soi-disant "vrais spécialistes", nous n'avons pas peur d'affirmer que nous nous situons dans la première catégorie. Sans être de fervents fans, nous regardons cette émission avec plaisir, sans jamais oublier ce qu'elle est : un divertissement autour de la voiture ancienne. Et si certaines opérations sont parfois "survolées", si quelques réparations s'apparentent parfois à du "bricolage" (on parle des rénovations de maisons des équipes de Stéphane Plaza ?) et si la vente finale sent parfois le pipeau (surtout quand on retrouve l'auto sur Le Bon Coin – exemple vécu avec le cabriolet 304 de la saison 2), ce genre d'émissions légèrement didacticielles a le mérite de montrer que, dans bien des cas, l'automobile ancienne reste abordable (financièrement et techniquement, pourvu que l'on connaisse ses limites) et, surtout, elle nous donne une seule envie : dégoter une caisse qui nous plaît, la ramener à l'atelier *Gazoline* et la restaurer pour aller nous balader avec. Et rien que pour ça, disons merci à Gerry et Aurélien !

Bonne lecture. ■

Stéphane Guitard et Philippe Sauvat





DÉMONTAGE HABITACLE [1]

L'extérieur de la caisse étant désormais entièrement démonté, nous allons nous attaquer à ce qui nous paraît être la phase la moins amusante de ce désossage en règle, à savoir tout ce qu'il reste dans l'habitacle, à commencer par le tableau de bord. Et là, nous avons été prévenus, ça ne va pas être une partie de plaisir. Nous procédons de façon aussi logique que possible, c'est-à-dire en démontant de plus en plus "en profondeur". Si, parfois, nous donnons le sentiment de partir de "tous les côtés", c'est juste qu'un élément extérieur nous gêne et qu'il faut l'enlever pour aller plus avant.

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

1 DÉMONTAGE DES CEINTURES DE SÉCURITÉ

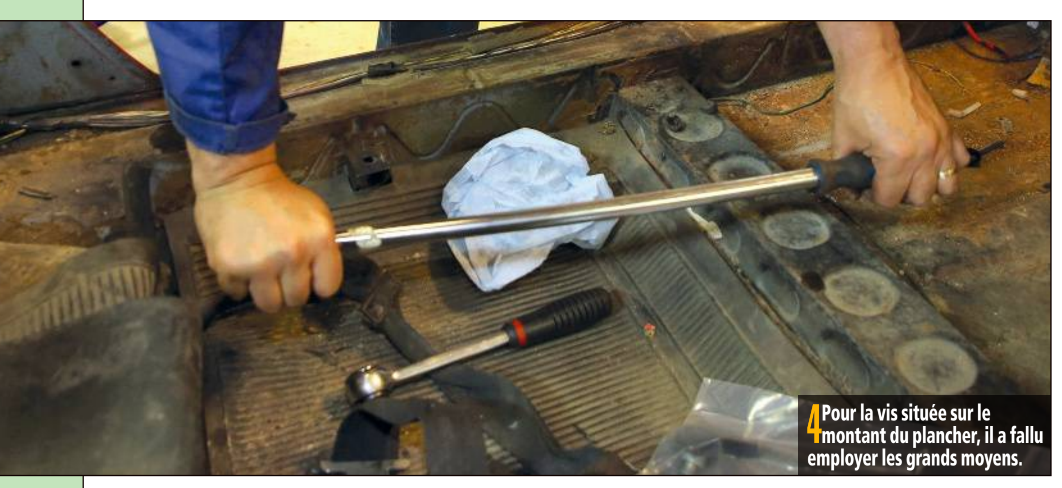


1 A l'aide d'une clé à douille (ou à pipe) de 17 mm, on desserre les écrous qui fixent les attaches de ceintures sur le plancher.



2 On récupère une vis sans rondelle.

3 Au besoin (très probable), n'hésitez pas à badigeonner la zone de fixation avec du dégrippant.



4 Pour la vis située sur le montant du plancher, il a fallu employer les grands moyens.



5 Mais au final, elle est sortie sans trop de peine.



6 Histoire d'être cohérents et d'avancer dans un ordre logique, nous retirons aussi le tapis de sol arrière.



7 Puis l'isolant.



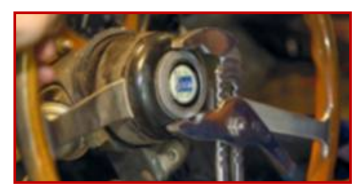
8 On n'oublie pas la partie verticale du tapis.

2 DÉMONTAGE DU VOLANT

Sur la Lancia Fulvia, le volant a ceci de particulier que le blason central n'active pas le klaxon, comme souvent, mais l'appel de phares. Ça ne change pas grand-chose au démontage, mais nous vous le signalons quand même.



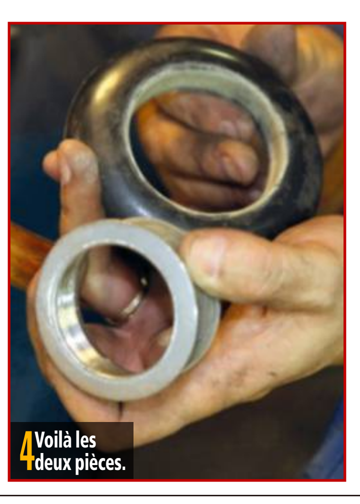
1 A l'aide d'un tournevis plat fin (mais pas trop étroit pour ne pas abîmer le rebord), on extrait l'enjoliveur du contacteur.



2 Comme la délicatesse ne paie pas, on emploie la force. Notre enjoliveur étant oxydé, on devra le changer, donc nous ne faisons pas trop attention. S'il est réutilisable, un chiffon peut être placé autour de la pince. Dans tous les cas, veillez à bien répartir les contraintes sur toute la périphérie.



3 Finalement, c'est tout l'ensemble qui vient.



4 Voilà les deux pièces.

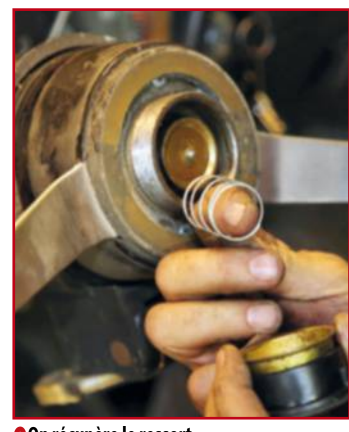


5 On récupère le ressort du contacteur.



6 On reprend le "blason-poussoir".

7 Il intègre la partie inverseur codes-phares proprement dite.



8 On récupère le ressort de l'inverseur.



9 On débranche l'inverseur.

10 A l'aide d'une clé à douille ou à pipe de 24 mm, on débloque le volant.





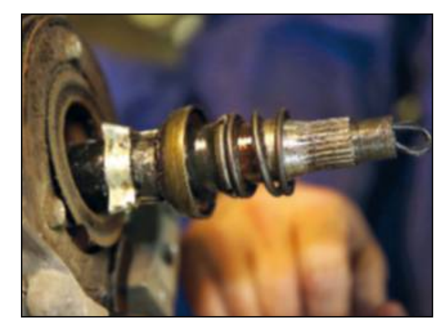
11 On récupère l'écrou.



12 Et on sort le volant.



3 DÉMONTAGE DE LA COLONNE DE DIRECTION



1 Une fois le volant enlevé, voici les pièces qui se trouvent sur la colonne de direction.



2 Après avoir ôté les trois entretoises, on extrait la bague fendue et la coupelle.



3 On dévisse ensuite le rupteur.



4 On récupère la vis et la platine.



5 On sort le rupteur.

6 Dans le compartiment moteur, il n'y a plus qu'à tirer sur la colonne de direction pour l'extraire.



7 Avec un tournevis cruciforme, on démonte les vis qui maintiennent la platine de direction.


8 On récupère une vis et une rondelle Grower à chaque fois.


9 On enlève la platine.

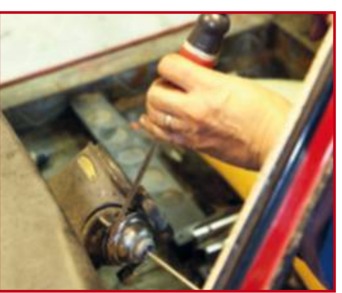

10 Puis on sort la couronne de contact.

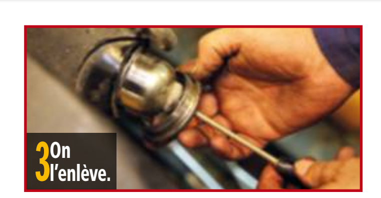

11 On veille à débrancher la cosse.



4 DÉMONTAGE DU COMMODO DE CLIGNOTANTS


1 Nous allons récupérer le commodo, donc il ne faut pas l'endommager au démontage. Pour cela, on met un peu de dégrippant.


2 Un ergot permet de libérer la bague de blocage. Avec un tournevis plat, assez large pour ne pas la cisailler, on débloque la bague.


3 On l'enlève.

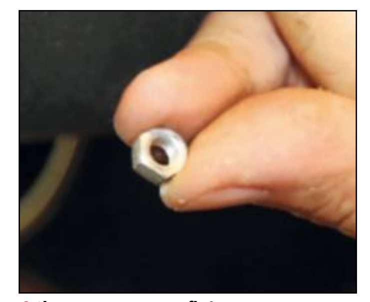

4 Puis on tire le commodo.

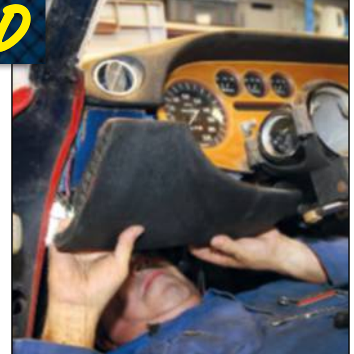

5 On voit bien le contacteur de commodo. Remarquez aussi la cosse dans le petit logement sur la colonne.



5 DÉMONTAGE DU BAS DU TABLEAU DE BORD


1 Le démontage des éléments de tableau de bord impose de passer par le dessous. Ce n'est pas pratique, mais nous n'avons pas le choix. On va donc commencer par retirer les caches inférieurs.

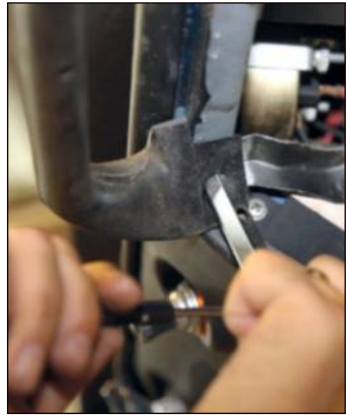

2 Chaque morceau est fixé avec les vis noyées dans la mousse et des écrous comme celui-ci.


3 Après avoir dévissé deux écrous à l'aide d'une clé plate à cliquet (impossible de faire une photo), on sort le cache inférieur gauche.


4 Comme on n'est jamais trop prudent, on remet les écrous sur leurs vis respectives. Cela vous permet aussi de situer celles-ci.

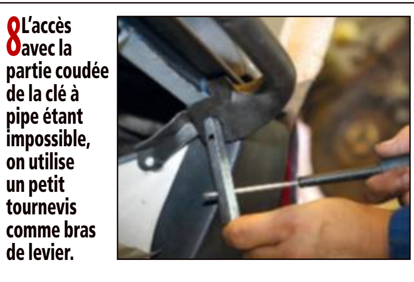

5 Côté passager, on s'attaque à la barre de maintien.


6 On récupère une vis et une rondelle de chaque côté.



7 Petite surprise : des écrous sont cachés dans la garniture plastique. On les dévisse.

8 L'accès avec la partie coudée de la clé à pipe étant impossible, on utilise un petit tournevis comme bras de levier.





9 A chaque fois, on récupère un écrou.



10 On retire la barre de maintien.



11 On s'attaque ensuite au couvercle de boîte à gants. Attention, les charnières sont composées de plusieurs petites pièces. Soyez vigilants au moment de les démonter.



12 On récupère le couvercle.

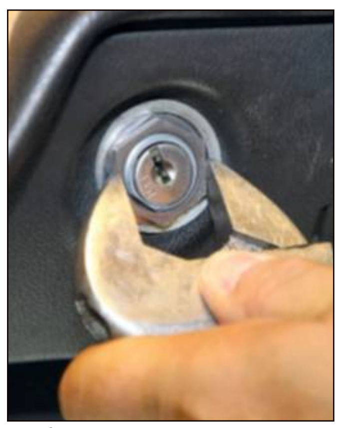


13 Voilà à quoi ça doit ressembler.

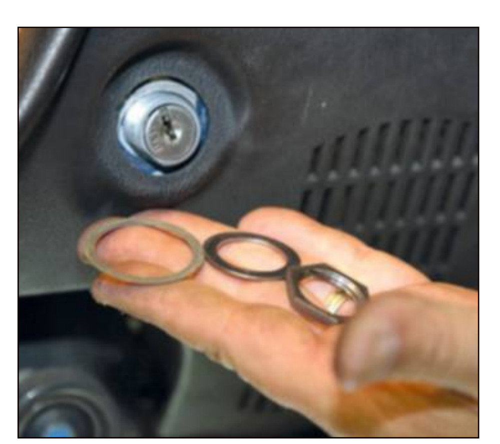


14 On récupère les platines qui tenaient les charnières.

A partir de là, nous allons, d'abord petit bout par petit bout puis par pans entiers, attaquer le démontage du faisceau électrique. Histoire de vous y retrouver au remontage, nous vous conseillons de réaliser des petits schémas de branchement, accessoire par accessoire, dès que cela vous semble utile. N'oubliez pas que le temps va filer et que ce qui vous semble aujourd'hui évident ne le sera peut-être plus dans plusieurs mois (qui a dit “années”?).



15 Il faut maintenant enlever le contacteur de démarrage.



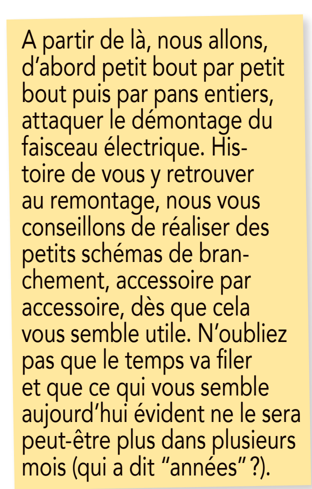
16 On ôte l'écrou de blocage ainsi que deux rondelles.

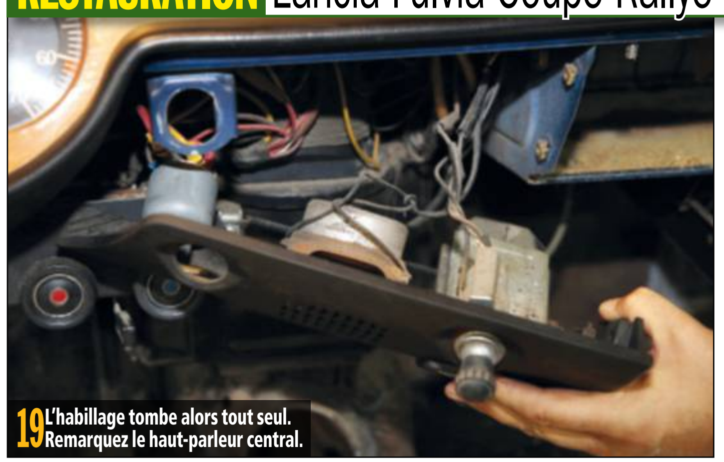


17 Ensuite, il faut enlever les vis de maintien de l'habillage inférieur central. Il y en a deux, elles sont situées côté boîte à gants.



18 On récupère une vis et une rondelle à chaque fois.





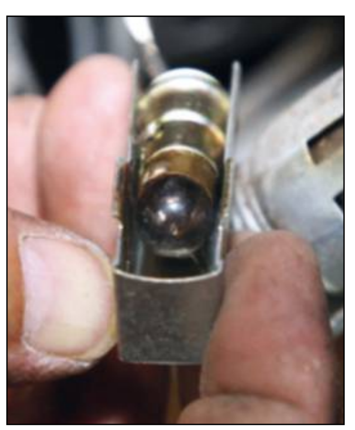
19 L'habillage tombe alors tout seul. Remarquez le haut-parleur central.



20 On déconnecte l'allume-cigare.



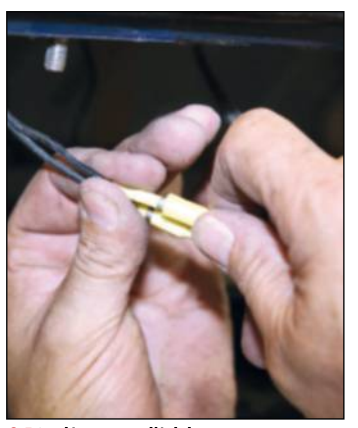
21 On retire l'éclairage de l'allume-cigare.



22 Il y a l'ampoule, peut-être même celle d'origine.



23 Notez le branchement avec le point de repiquage.



24 On déconnecte l'éclairage de la boîte à gants.



25 L'allume-cigare est protégé par un fusible (c'est bien fait). On ôte ce dernier.

L'autoradio étant relié au haut-parleur fixé sur l'habillage que nous venons de "tomber", il va falloir le démonter pour tout débrancher. La démonstration par l'image de ce que nous expliquions en introduction.





26 On commence donc par dévisser les petits écrous de maintien.



27 Surprise : ce sont de longues vis.



28 On enlève la platine d'habillage.



29 Puis les boutons.



30 Sur ce genre de vieil autoradio, la fixation s'effectue par la façade. Il y a donc fort à parier que celle-ci tient l'ensemble. Les deux bagues filetées dont la surface est fendue semblent en attester. On les dévisse donc.



31 On les récupère.



32 Bingo ! On récupère la façade et l'autoradio tombe.



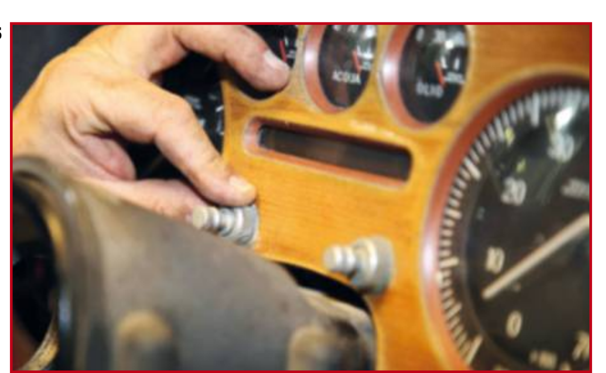
33 Voilà l'engin. On est loin d'une sono Bose... Qu'importe, il est d'origine, alors on va le faire réparer et on le remettra. Seul problème : il n'a bien entendu pas la FM !



34 Il ne reste plus qu'à déconnecter l'antenne. Le faisceau de l'autoradio est libéré, l'habillage inférieur aussi.

6 DÉMONTAGE DE LA FAÇADE BOIS

1 La façade bois du tableau de bord est tenue par plusieurs points : face au volant, on doit déjà s'occuper des deux boutons de remise à zéro du compteur journalier et d'éclairage de tableau de bord.





2 On récupère les bagues de maintien...



3 ... sans oublier les rondelles.



4 Un écrou de maintien est caché derrière le tableau de bord, à droite de la boîte à gants.



5 On le démonte à la main.



6 Il n'y a plus qu'à enlever la façade bois.

[A suivre]

REMONTAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES [5]

Cette fois, c'est la dernière ligne droite pour notre boîte de vitesses. L'épisode du jour commence par le morceau le plus délicat puisqu'il va falloir déterminer, sans instrument, le bon jeu de notre différentiel. Trop serré, on abîme tout, pas assez, on abîme tout aussi. Mais avec l'expérience de Phiphi, du "feeling" et de la bonne logique, nul doute que ce réglage sera "aux petits oignons". En même temps, ce n'est pas comme si on devait faire passer 300 ch ! Après, ce sera juste de la rigolade.

Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**



BONNE ADRESSE

PK500 : ce vendeur néerlandais (mais parlant français) propose un grand nombre de pièces en stock et fait tout son possible pour dénicher celles que vous cherchez et qu'il ne référence pas. Assurément une bonne adresse ! **Infos et catalogue sur : www.pk500.fr**

19 REMONTAGE DES ÉCROUS DE RÉGLAGE DE DIFFÉRENTIEL



1 On commence par huiler le filetage de l'écrou afin de faciliter le serrage.



2 On passe celui-ci autour de l'arbre. Les cannelures doivent être situées vers vous.



3 On présente l'écrou sur le filetage.

4 Dès que le filet prend, on arrête de visser...



5 ... et on réalise un repère qui permettra de compter le nombre de tours pour le serrage.



6 On serre l'écrou. Pour mémoire, lors du démontage de la boîte, à gauche comme à droite, il était sorti après 6,5 tours.

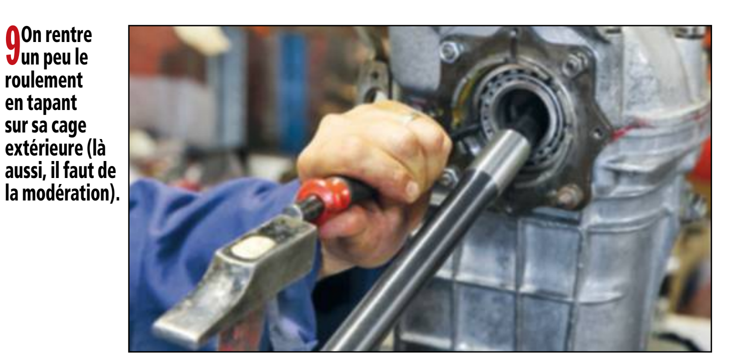


7 Lorsque cela devient difficile, on peut s'aider d'un chasse ou d'un grand tournevis plat et d'un marteau. On y va délicatement quand même !



8 On est loin des 6,5 tours, du coup, on redémonte l'écrou.

9 On rentre un peu le roulement en tapant sur sa cage extérieure (là aussi, il faut de la modération).





10 Et on recommence à visser l'écrou.



11 On fait de même de l'autre côté. On voit ici que l'on n'est pas totalement à 6,5 tours. En faisant tourner le différentiel, on sent qu'il est en contrainte.



12 Important : afin de conserver le bon alignement de la couronne avec le pignon d'attaque, le nombre de tours des écrous doit être identique de chaque côté. En faisant tourner les arbres de différentiel, on affine le réglage des écrous pour obtenir une rotation "grasse".

20 REMONTAGE DES SOUFFLETS D'ARBRE DE DIFFÉRENTIEL



1 Par côté, on trouve le soufflet, la couronne de blocage de l'écrou de réglage, la platine de fixation et les vis et rondelles de fixation.



2 On positionne d'abord la couronne qui, grâce à ses oreilles venant se bloquer sur le carter de boîte et ses ergots s'insérant dans les cannelures de l'écrou de réglage, va empêcher ce dernier de tourner.



3 Il faut souvent faire très légèrement tourner l'écrou afin d'aligner ses cannelures avec les ergots de la couronne.



4 Voilà, la couronne rentre parfaitement à la fois dans les encoches de la boîte et dans les cannelures de l'écrou de réglage.



5 On graisse la partie de l'arbre qui sera en contact avec le soufflet.



6 Soyez plus malins que nous : avant de vous inquiéter de la non-compatibilité des nouveaux soufflets avec les anciens, pensez à les retourner... Ça marchera beaucoup mieux !



7 On place le soufflet sur l'arbre de différentiel.



8 On présente la platine de fixation.



9 On la met en place en veillant à ce que le soufflet soit bien positionné.



10 On met en place les vis et les rondelles.



11 On procède "en croix" pour que la platine se positionne toute seule.



12 Pour le serrage, on effectue la même opération...



13 On approche, puis on serre, toujours en croix. Aucun couple n'est requis.



14 C'est terminé. On s'attaque maintenant à l'autre côté.

21 REMONTAGE DES MANCHONS CANNELÉS


1 Afin de faciliter son insertion sur l'arbre, on retourne le joint du manchon cannelé.


2 On l'introduit en le poussant...


3 ... puis en l'enserrant entre ses doigts. Attention à ne pas l'endommager.


4 Une fois les cannelures passées, on le remet "dans le bon sens".

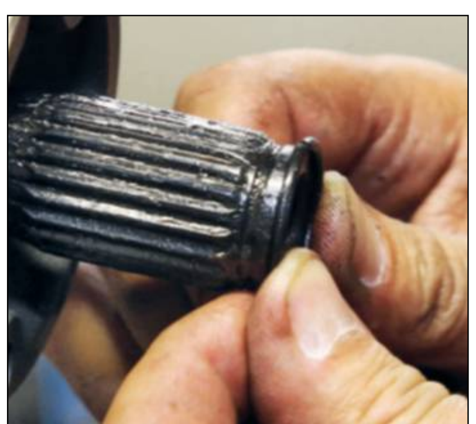

5 On graisse généreusement les cannelures de l'arbre de différentiel, car avec la vitesse de rotation, la graisse a tendance à partir.


6 On place le manchon cannelé (également appelé "tulipe").


7 On recule le manchon cannelé.


8 On positionne le joint sur le manchon cannelé. Et ce n'est pas facile !


9 Voilà, le joint est en place.


10 Dernière rigolade : on va insérer le clips qui empêchera la tulipe de sortir.


11 Plutôt que de se ruiner les doigts, on prend une douille de 19 et on pousse le clips.


12 Et là, il rentre tout seul.

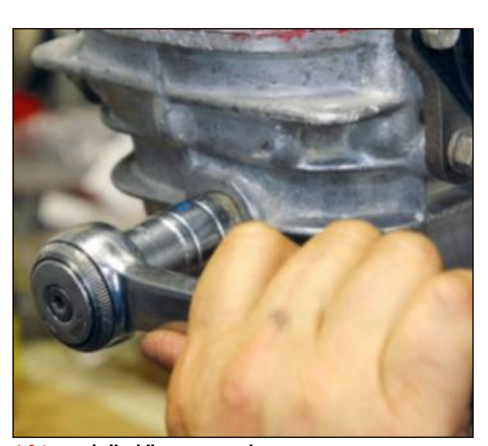

13 On ramène la tulipe sur les cannelures.


14 On badigeonne le ressort qui va se loger dans l'arbre. Ainsi, il ne tombera pas.


15 Même opération à l'extrémité de l'arbre de différentiel.


16 Le trou est rempli de graisse : le ressort restera collé.


17 On introduit le ressort. C'en est terminé pour ce poste.


18 Avant de l'oublier, on remet le bouchon de vidange de boîte.

22 REMONTAGE DU SUPPORT DE BOÎTE


1 On a préalablement démonté les silentblocs (on en possède des neufs). Le support sera sablé et peint. On aime que ce soit beau.


2 On place le silentbloc neuf sur le support de boîte.


3 On positionne la rondelle plate et la rondelle fendue...


4 ... puis on visse l'écrou à la main.


5 On répète l'opération de l'autre côté.


6 On introduit le silentbloc sur le premier goujon.


7 Et en l'écartant, on fait de même de l'autre côté de la boîte.


8 Le support de boîte est en place.



9 On dispose l'écrou sur le goujon du carter de boîte.



10 On bloque les écrous côté carter.

11 On serre les écrous du support après avoir vérifié qu'il est bien centré sous la boîte.

23 REMONTAGE DU COUVERCLE DE BOÎTE



1 Comme pour le support de boîte, on va sabler et repeindre le couvercle de boîte. Avant tout, on retire le vieux joint à l'aide d'un cutter.



2 On huile le joint neuf.

3 On répartit l'huile sur toute la surface afin d'éviter qu'il ne sèche.



4 On le met en place.



5 On amène le couvercle (il est beau, non ?).



6 On place les vis et les rondelles.



7 On les approche à la main.



8 Et on les serre en croix.



9 Voilà, la boîte est remontée.

[A suivre]

RESTAURATION **GOGGOMOBIL** TS 250 [4]

LE BOUT DU TUNNEL

Ça y est ! On touche au but. Après avoir bénéficié d'un véritable chantier de reconstruction, la petite Goggomobil s'apprête à profiter des derniers soins de doc' Oliveur. Avec, en guise de récompense, une jolie peinture bicolore.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Olivier Leymet**

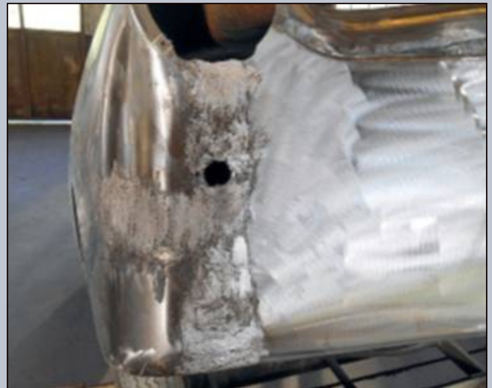
Si vous avez suivi les étapes précédentes (*Gazoline* 254, 257 et 259), l'ampleur du chantier qu'a représenté la reconstruction de cette auto n'est plus un secret pour vous. Aux autres, on la fera courte : afin de redonner un semblant de tenue à une auto déstructurée par la corrosion de ses soubassements, un ancien "restaurateur" avait soudé la coque à la plate-forme. Il a donc fallu tout déconstruire pour remonter cette jolie auto comme elle l'était à l'origine. Ensuite, Olivier Leymet a été contraint de refaire la partie basse de la carrosserie, avec une infinie patience, afin de rendre à la Goggo sa jolie robe de bal. Voici désormais l'ultime phase de cette aventure, comme une espèce de récompense après autant d'efforts. Une fois l'étamage de toutes les soudures terminé, Olivier va apprêter, puis mettre en peinture la carrosserie. L'occasion, pour Jean-Baptiste, son propriétaire, de redécouvrir celle avec laquelle il projette d'effectuer de nombreuses promenades. ■

J'ÉTAME UN PEU, BEAUCOUP...

Décollage réussi pour la Goggo ! Comme expliqué à la fin de l'épisode précédent, l'avant de l'auto est soulevé afin de faciliter le travail d'étamage.

L'ADRESSE

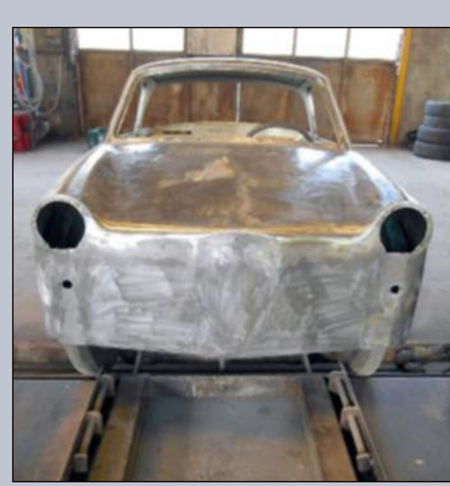
Olimet Collection, 8 rue de la Mairie, 18370 Préveranges, T. 06 26 86 71 07, http://olimetcollection.fr, Facebook : Olimet Collection.



Première étape de l'étamage : la chauffe de la tôle, au décapeur thermique ou au chalumeau. Ensuite, après avoir appliqué un acide, Olivier fait fondre l'étain et l'étale avec une spatule en bois.



La zone sous le phare est dégrossie à la disqueuse, puis à la râpe. Remarquez la partie haute, brute d'étamage.



Le dégrossissage de l'étain est achevé.



Afin de procéder à leur alignement, Olivier positionne les ouvrants sur la coque. Ensuite, ceux-ci nécessiteront un décapage et un débosselage. Curieusement, ils ne présentent aucune trace de rouille, ce dont personne ne se plaindra.

A ce stade de la restauration, la caisse va de nouveau quitter ses soubassements afin de passer en cabine pour avoir droit à une beauté.

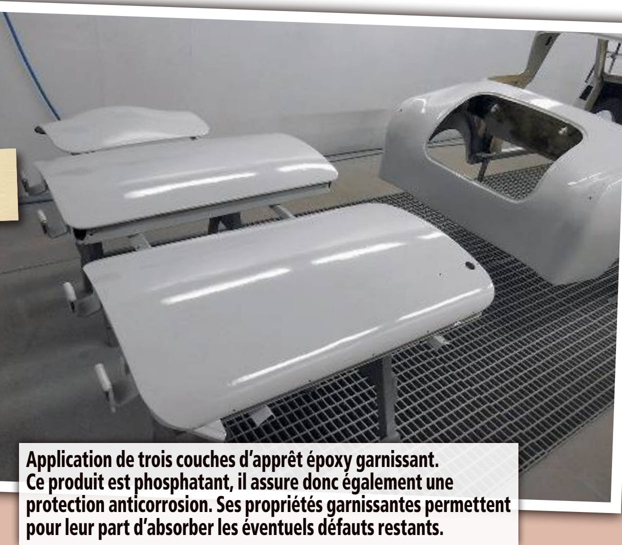
Pour la finition de l'étain, Olivier utilise une cale à poncer et du papier grain 60. Les traces d'oxydation sont normales dans la mesure où les parties étamées sont arrosées une fois finies. Cela accélère l'action de l'acide tout en évitant les éventuelles réactions futures. Ces oxydations seront poncées, puis bloquées par l'action de l'apprêt phosphatant.

Le long et fastidieux travail de masticage et de ponçage est expliqué par Olivier lui-même : « Je ponce, je mastique, je ponce, je mastique. Entre deux, je donne trois coups de marteau pour reprendre les défauts qui subsistent. Je me sers d'un mastic à particules d'alu, plus résistant qu'un mastic normal. »

GOGGOMOBIL TS 250 [4]

BEAUTÉ FINALE





Application de trois couches d'apprêt époxy garnissant. Ce produit est phosphatant, il assure donc également une protection anticorrosion. Ses propriétés garnissantes permettent pour leur part d'absorber les éventuels défauts restants.



Comme la face avant est vierge, il va falloir réaliser les trous pour disposer les accessoires. Pour cela, un montage à blanc de la calandre, des clignotants, des accessoires et du pare-chocs avant est nécessaire.



L'ancien pare-chocs arrière est également positionné pour être aligné avant la peinture.



Ponçage de l'apprêt époxy à la cale à poncer. La carrosserie est entièrement poncée à la main afin de localiser, puis d'éliminer les quelques défauts qui auraient pu échapper à l'œil expert d'Olivier. Elle revient ensuite en cabine de peinture afin de recevoir un nouvel apprêt.



Non, non, l'auto na pas encore peinte. Olivier a utilisé un apprêt garnissant teinté qui permet d'avoir des fonds plus faciles à couvrir lors de l'opération de peinture. Le rouge fait en effet partie des teintes qui "couvrent" le plus mal.



Après quelques jours de séchage, cet apprêt garnissant est poncé, puis la caisse repasse en cabine pour attaquer l'opération de peinture.



La voiture sera peinte en deux tons, comme cela se faisait beaucoup sur les coupés Goggomobil. Olivier commence par cacher le bas de la caisse afin de laquer uniquement le toit.



Après le retrait des caches, il est possible de visualiser ce que deviendra l'auto une fois terminée.



Après deux jours de séchage, Olivier protège le toit, puis s'attaque au rouge.



La voiture, ainsi que les accessoires et les divers éléments, ont reçu trois couches de teinte rouge.



Les soubassements terminés et la caisse refaite prennent un instant la pose. La carrosserie est disposée sur un chariot roulant, le partenaire privilégié de l'artisan qui bosse tout seul.





Le pavillon a reçu trois couches de peinture blanc crème.



En retirant les caches, on découvre la jolie découpe à la base du pavillon.

CIEL ! MES PINCES À LINGE ?



Avant de reposer la caisse sur les soubassements, des joints neufs sont collés sur les joues d'ailes et partout où la carrosserie sera fixée.











Parce qu'il est plus facile de placer ces éléments avant de remettre la caisse sur la plateforme, Olivier choisit ce moment pour disposer le ciel de pavillon neuf ainsi que les divers habillages intérieurs. La méthode des pinces à linge est très artisanale, mais elle donne entière satisfaction à notre carrossier qui ne « fait pas ça tous les jours ».



Une dernière photo souvenir avant l'assemblage final.



Après la mise en place de la caisse qui aura nécessité le recours à deux amis, il reste 83 boulons à poser et à serrer. Ainsi fixée, elle ne risquera pas de s'envoler !



Pour terminer sa part du travail, Olivier procède à l'installation de la lunette arrière et du pare-brise avec des joints neufs, évidemment. La suite du remontage, réalisé par le propriétaire Jean-Baptiste, est en cours. Nous vous donnerons des nouvelles dès que l'auto sera achevée.

Fin !



- **Episode 1 :** Mini-auto, maxi-travaux [*Gazoline* 254].
- **Episode 2 :** Chirurgie faciale [*Gazoline* 257].
- **Episode 3 :** Arrière toute ! [*Gazoline* 259].



DU PLAISIR PLEIN LA BE

Après avoir restauré un Solex, je cherchais un véhicule un peu plus gros et difficile à remettre en état. En parcourant les annonces d'un site bien connu, je suis tombé sur des triporteurs. Cet engin inconnu pour moi m'a tout de suite attiré par son style atypique, ses trois roues, son volant. Cette alliance entre moto et voiture m'a séduit. Ma décision était prise : j'allais m'attaquer à un véhicule de ce genre.

Texte et photos **Pascal Roux**

Après avoir "trouvé ma voie" en matière de restauration, je me suis mis en quête de l'engin de mes rêves. Durant six mois, j'ai donc regardé les petites annonces tous les jours afin de dégoter MON triporteur. Les critères de



NNE !

sélection étaient multiples : le premier concernait le prix. Je m'étais fixé un budget maximum de 500 euros, histoire de me laisser de la marge pour les frais de restauration. Venait ensuite la distance par rapport à mon lieu de résidence : habitant en Isère, l'élu devait se trouver dans un périmètre raisonnable. Enfin, si je devais en dénicher un avec pas mal de travail à faire dessus afin que le tarif ne soit pas trop élevé, il ne fallait quand même pas qu'il soit totalement pourri. Dernier point non négligeable, je voulais des papiers en règle.
Après avoir vu tout et n'importe quoi en annonces, mon choix se porte sur un triporteur Vespa de 1980 **(1)**. Le prix me convient, l'état semble cohérent avec ce que je cherche et il n'est situé "qu'à" 160 km de mon domicile. Après avoir contacté le propriétaire, j'attelle la remorque et pars pour Chambost-Longessaigne, dans le département du Rhône. A mon arrivée, c'est la déception : il est vraiment en mauvais état. Il démarre très difficilement, la benne et le plancher sont complètement pourris **(2)**. L'avant de la cabine est enfoncé, la porte droite est rongée par la rouille et les joints sont usés. Côté accessoires, les phares et les clignotants sont cassés ou absents et les pneus sont morts. Pour la mécanique, ça ne s'annonce pas terrible non plus puisque le maître-cylindre de freins et la batterie ont disparu. A l'intérieur, le tableau est tout aussi affligeant : il ne reste que la ferraille de la banquette **(3)** et le ciel de toit pend dans l'habitacle. Au chapitre des bonnes nouvelles, le véhicule possède sa plaque des Mines et une carte grise en règle. Reste qu'à 500 euros, son prix de départ, l'affaire ne m'emballe pas. Pour ne pas avoir effectué tous ces kilomètres pour rien, je tente une négociation à 300 euros. Sans doute heureux de s'en défaire, le propriétaire accepte mon offre. Je charge donc cette merveille sur ma remorque et reprends la route de l'Isère **(4)**.









L'AVENTURE COMMENCE...



Premier essai avant démontage : il démarre et roule, mais sans freins, ce n'est pas évident.



Dépose de la benne.

L'AVENTURE COMMENCE... (suite)



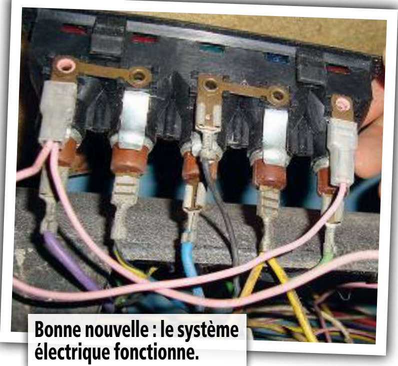
Les éléments du train arrière sont démontés et “désoxydés” à l'aide d'une brosse métallique montée sur une perceuse. Ensuite, une couche d'antirouille Rustol est appliquée ainsi que deux couches de peinture métal antirouille.



Le châssis a droit au même traitement.



Le tableau de bord est démonté, et tous les fusibles sont remplacés.



Bonne nouvelle : le système électrique fonctionne.



Tous les planchers sont soigneusement décapés à la brosse métallique.

Ils sont ensuite réparés à la résine et à la fibre de verre...

Après quoi, ils sont repeints et le pédalier remonté, ainsi que le système de freinage qui reste à revoir.

Il faut ensuite découper des tapis de sol dans des plaques de caoutchouc.



Le train AR rénové est remonté, tandis que les roues sont équipées de pneus de remorque à bagages Norauto (merci Salah pour l'aide).

Après le changement de la culasse et de la bougie, un nettoyage du carburateur, ainsi que le remplacement des joints et du câble d'accélérateur par un câble de dérailleur de vélo (merci Sébastien), le moteur est soigneusement nettoyé. Carters de protection et échappement reçoivent deux couches de peinture haute température.

RÉFECTION DE LA BENNE



Les parties rouillées du fond sont découpées et celles récupérables désoxydées.





Les tôles de remplacement et les renforts latéraux des ridelles (tubes de 30 x 30 mm) sont soudés (merci à Dédé, mon beau-père).



L'ensemble reçoit une couche d'antirouille Rustol et deux couches de peinture métal antirouille.



Des tôles d'aluminium sont découpées, pliées et mises en place pour l'habillage interne des ridelles et de la porte arrière (fixation par rivet pop).



Des U de finition en alu sont disposés sur le dessus des ridelles (merci François pour le pliage).

LA CABINE



Après avoir refait le train avant vient le moment de s'occuper de la cabine. On commence par le débosselage et le masticage.



Puis on applique deux couches de primaire d'accrochage en bombe (merci Isa pour l'achat).



Après une peinture complète (merci à Alexandre de Leroy Merlin pour sa patience et son savoir-faire devant la machine à teinter), le remontage peut commencer.





Le maître-cylindre n'est plus référencé chez Piaggio. J'en trouve un de mêmes dimensions sur Internet, mais il a deux sorties latérales au lieu d'une à l'arrière.

Les garnitures de portes et la banquette restaurées par Yves retrouvent leurs places dans l'habitacle.

Je dois effectuer quelques modifications, notamment sur le cheminement de la canalisation, mais au bout du compte, cela fonctionne et le résultat est très propre.

UN AN D'ABONNEMENT A GAZOLINE *POUR PASCAL*

Faites comme Pascal. Envoyez-nous vos plus belles photos d'aventures en anciennes ou de restauration de votre auto accompagnées d'un texte retraçant votre propre épopée, et vous pourrez vous aussi gagner un abonnement d'un an à *Gazoline*.

REMONTAGE FINAL



L'une des dernières étapes consiste à remonter la benne.



Après huit mois de travaux, mon triporteur est enfin prêt à reprendre la route.



Une fois la purge des freins et la pose des garde-boue arrière achevées, le moment est venu de faire un essai.

EN GUISE DE CONCLUSION

Lors de la restauration, je n'ai pas rencontré de grosses galères. J'ai trouvé sur le Net les notices techniques et les manuels de réparation, la mécanique est simple et il est assez aisé de se procurer les pièces, soit d'occasion via les petites annonces, soit neuves à La Scooteria (magasin spécialisé Vespa à Saint-Martin-d'Hères, non loin de chez moi) où je suis tombé sur Alex, un vendeur passionné et sympathique. Mon plaisir a été de mener à bout cette restauration qui m'aura au final pris huit mois, avec un résultat assez satisfaisant pour un non-professionnel et, surtout, un budget maîtrisé puisque mon engin me revient à 1 200 euros achat compris.
Aujourd'hui, ce triporteur est toujours en ma possession. Il est assuré et je m'en sers régulièrement pour aller à la déchetterie où je fais toujours sensation. Il m'arrive également assez souvent de discuter avec les gens qui me questionnent sur ce véhicule. Une fois, je me suis même fait arrêter par la gendarmerie pour non-port de la ceinture de sécurité. Je leur ai expliqué que ce véhicule était considéré comme une moto et, après vérification des papiers et inspection du triporteur, ils m'ont laissé repartir en souriant. Pour l'anecdote, un scooter Vespa Acma de 1956 a, depuis, rejoint le triporteur et le Solex !


UN
MAGAZINE
NE MEURT
JAMAIS.


CITEO
Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Ecofolio

LA BOUTIQUE GAZOLINE

HORS-SÉRIES • LIVRES • IDÉES CADEAUX | DÉCEMBRE 2018

WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM/BOUTIQUEGAZOLINE



Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline



VOL 1

Réfection moteur & boîte – Restaurer pas à pas – Peugeot 204 – Volume 1 – La boîte de vitesses

VOL 2

Réfection moteur & boîte – Restaurer pas à pas – Peugeot 204 – Volume 2 – Le moteur

VOUS ÊTES GUIDÉS IMAGE PAR IMAGE !

Que vous ayez ou non le manuel de réparation en votre possession, vous pourrez, grâce aux conseils de Gazoline, démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération. Image par image, au travers de chapitres clairs suivant un cheminement logique (démontage, autopsie, préparation et remontage), nous allons vous guider tout au long de cette opération – finalement pas si compliquée – qui débutera par la séparation du moteur et de la boîte. Vous y trouverez également quelques conseils afin de fabriquer facilement des outils spécifiques fort utiles, ainsi que nos bonnes adresses pour trouver les pièces dont vous aurez besoin.

NOUVEAU

LE LIVRE **19€** SEULEMENT

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 1

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021081 - 19 €

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 2

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021082 - 19 €



5,90€ SEULEMENT

HORS-SÉRIE LES 100 ANS DE CITROËN !

2019 marquera le centenaire de la marque la plus emblématique de la culture automobile française : Citroën. Retrouvez les modèles qui ont fait l'histoire de la marque aux chevrons, les utilitaires 2 CV ou encore les Citroën « hors-série ».

HORS-SÉRIE GAZOLINE N° 6

220 x 285 mm, 108 p., dos carré.

RÉF. 2080006 - 5,90 €



Visuels non contractuels

LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

3e ÉDITION

Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison… Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour.

Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION



225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021076 - 51 €




T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021069

Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.

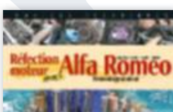
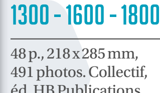


T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021072

Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises...).

T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021074

Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021042

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021044

La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.



RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.



RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.

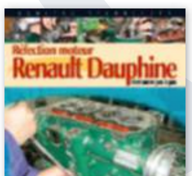


RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.



RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

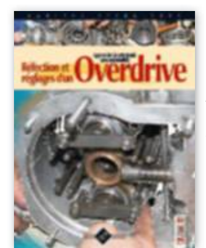
108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride...



LES CAHIERS TECHNIQUES

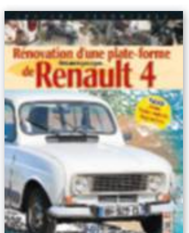


RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.

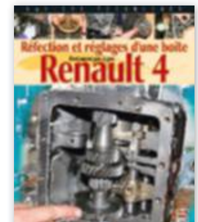


RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021067

La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm, 500 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021064

La réfection d'une boîte de vitesses dite « carrée » pour toutes Renault 4 et 6 TL à partir d'octobre 1973.

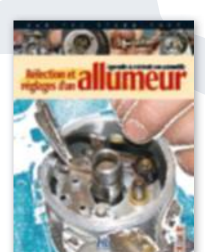


PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021041

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.



RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021070

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).



ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile...



LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021015

En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.





RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021030

La rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE.



ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021018

Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.



RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021065

Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504...



LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction...



RÉFECTION ET RÉGLAGES DE CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021019

La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80.

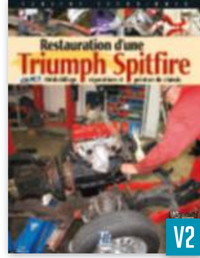
Visuels non contractuels

RESTAURATION D'UNE TRIUMPH - UNE RÉNOVATION EN PROFONDEUR

Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée avec tellement de détails que vous pourrez la suivre quasiment les yeux fermés. La méthodologie développée s'adapte parfaitement à tous les autres modèles de Spitfire, les divergences se jouent essentiellement sur les réglages donnés par les manuels de réparation d'époque ou leurs reproductions actuelles. Collectif, 215 x 285 mm, dos carré, couverture souple.

12€ LE VOLUME SEULEMENT











V6 V7 V8 V9



DES GUIDES PAS À PAS

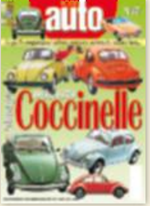
- **V1 RÉF. 2021060** - Achat et séparation de la caisse du châssis.
- **V2 RÉF. 2021061** - Déshabillage, réparations et peinture du châssis.
- **V3 RÉF. 2021063** - Réfection du pont.
- **V4 RÉF. 2021066** - Démontage et montage du train AR.
- **V5 RÉF. 2021068** - Réfection de la boîte de vitesses.
- **V6 RÉF. 2021071** - Démontage et montage du train AV.
- **V7 RÉF. 2021075** - Électricité.
- **V8 RÉF. 2021077** - Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.
- **V9 RÉF. 2021078** - Montage moteur.
- **V10 RÉF. 2021079** - Accouplement châssis-coque - Remontage.

COLLECTION VOTRE AUTO

Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

LES ÉDITIONS ORIGINALES


N° 13 ▪ Panhard 24
RÉF. 2040013


N° 17 ▪ Coccinelle 1968 - 1979
RÉF. 2040017


N° 24 ▪ Renault 4 CV 1947-1953
RÉF. 2040024


N° 26 ▪ Peugeot 504
RÉF. 2040026

12€ LE VOLUME SEULEMENT


N° 27 ▪ Alpine A110
RÉF. 2040027


N° 30 ▪ Méhari
RÉF. 2040030


N° 31 ▪ Peugeot 203
RÉF. 2040031


N° 37 ▪ Renault 4 1962 - 1970
RÉF. 2040037

LES RÉÉDITIONS


N° R1 ▪ Citroën 2 CV 1948-1960
RÉF. 2021045


N° R2 ▪ Citroën 2 CV 1961 - 1990
RÉF. 2021046

N° R3 ▪ Fiat 500 1957 - 1975
RÉF. 2021047



N° R5 ▪ Citroën DS 1968 - 1975
RÉF. 2021051

15€ LE VOLUME SEULEMENT


N° R6 ▪ Peugeot 204/304 1960 - 1973
RÉF. 2021054

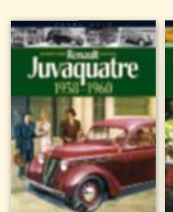


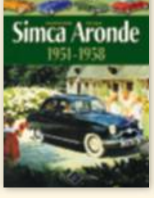
N° R7 ▪ Peugeot 404 1960 - 1973
RÉF. 2021056

STOCK LIMITÉ
N° R8 ▪ Renault R8/R10 1960 - 1973
RÉF. 2021057


STOCK LIMITÉ
N° R9 ▪ Citroën DS 1956 - 1967
RÉF. 2021059

LES NOUVELLES ÉDITIONS


N° N1 ▪ Renault Juvaquatre
RÉF. 2021013


N° N2 ▪ Simca Aronde
RÉF. 2021009


N° N3 ▪ Renault 1 000 kg
RÉF. 2021012


N° N4 ▪ Renault Dauphine
RÉF. 2021049

18€ LE VOLUME SEULEMENT


N° N5 ▪ Peugeot 403
RÉF. 2021052


STOCK LIMITÉ
N° N6 ▪ Simca 1000
RÉF. 2021055


N° N7 ▪ Alfa Romeo Giulia
RÉF. 2021058


STOCK LIMITÉ
N° N8 ▪ Citroën Ami6 Super 6-8
RÉF. 2021062

Retrouvez la collection complète sur **www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline**

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE



DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).

RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

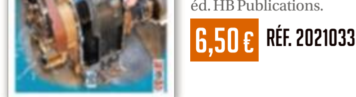
6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.



RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO

20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.




Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.





COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.

RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.



RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opération.



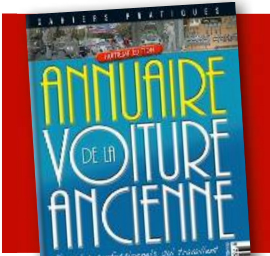
PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE

20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.



Un indispensable document à ranger précieusement dans sa boîte à gants avant de partir en vacances.

Visuels non contractuels




L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau ... Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8e édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.

9 € SEULEMENT

ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8e ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

Comment commander

PAR INTERNET : www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

PAR TÉLÉPHONE : 01 45 36 20 22

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à :
Gazoline - 60643 Chantilly Cedex

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3e édition*	*1*	*51,00 €*	*51,00 €*
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !		12 €	€
TOTAL DE MA COMMANDE				€

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7 €
À partir de 4 articles	☐ 10 €
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€

MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

Je choisis mon mode de paiement

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ Par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin :   Cryptogramme :

Date et signature obligatoires :

Mes coordonnées

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :   Ville :

Téléphone :   **J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande**

E-mail :

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SETC, SENO, SOTECA, SEAL, MILLE MILES)

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par HB Publications (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)



BIEN NETTOYER SA VOITURE ANCIENNE [4]

Cet ultime épisode de notre série sur le nettoyage d'une ancienne est consacré aux derniers "détails", mais également à un point essentiel, à savoir les vitres. De plus, Alain Voisin, de Belles Anciennes, spécialiste de l'entretien et de la rénovation des carrosseries, va vous confier quelques astuces de pro que vous pourrez également utiliser autre part que dans votre auto.

Texte et photos **Philippe Sauvat** et **Stéphane Guitard**

Dans les derniers numéros de *Gazoline*, nous avions réparti le nettoyage en cinq phases :
- Nettoyage carrosserie.
- Polissage carrosserie.
- Lustrage carrosserie.
- Nettoyage intérieur.
- Finitions accessoires et équipements.

Les quatre premiers points ayant été abordés dans les fiches précédentes et le début des finitions le mois dernier, il reste principalement deux postes à détailler : les caoutchoucs, nombreux sur une auto (butoirs de pare-chocs, joints, mais aussi pneumatiques) et surtout les vitres qui, en plus de finir parfaitement l'auto, sont un élément de sécurité important. En effet, un pare-brise propre vous évitera pas mal de reflets qui gênent la vue et peuvent être source d'accidents. Allez, on prend les chiffons et on y va ! ■

7 LES CAOUTCHOUCS

LES BUTOIRS DE PARE-CHOCS



On commence avec un produit rénovateur de caoutchouc.


On en pulvérise sur un chiffon.


On étale le produit sur la zone à traiter.


On essuie bien partout.



Pour finir, on utilise un produit servant à faire briller les pneus.


On imbibe un morceau de mousse ou un chiffon.


On le répartit sur tout le butoir.


Si on désire un effet plus mat, on l'essuie avec un chiffon.


Le résultat est parfait.

LES JOINTS



Pour les joints lèche-vitre, on pulvérise directement le produit rénovateur caoutchouc dans un chiffon.

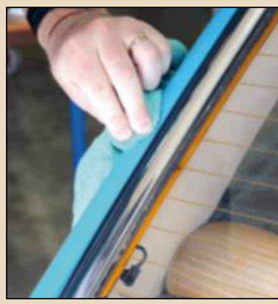

Et on essuie le joint.

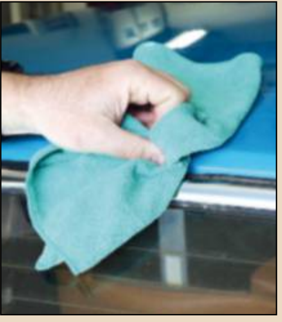

On voit bien la différence entre avant et après.


Les joints de pare-brise et de lunette AR sont un peu délicats à nettoyer.


On commence par déposer quelques gouttes de rénovateur caoutchouc dans le creux du joint.


Puis on frotte délicatement. On voit bien que du noir déteint sur la peinture.


La peinture étant bien nettoyée et brillante, il suffit d'essuyer les traces immédiatement.


L'essuyage final se fait avec une microfibre.


Si le polissage a laissé des marques sur le joint, pas de soucis.

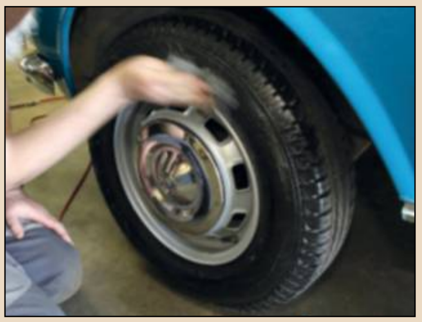

Un peu de rénovateur caoutchouc sur un chiffon...


On frotte, et la trace de peinture a disparu.

LES PNEUS


Ceux-là n'ayant pas été nettoyés depuis longtemps, nous allons commencer avec un rénovateur caoutchouc. Prévoyez aussi une brosse.


On pulvérise sur tout le flanc du pneu.

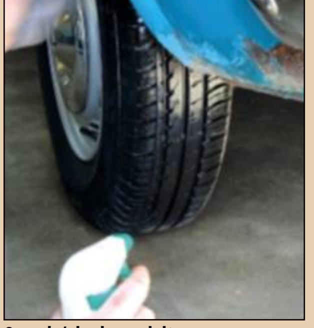

Avec un (vieux) chiffon, on essuie en frottant pour désincruster les saletés.


On essuie le bord de la jante.


Avec la brosse, on nettoie le fond des sculptures.


Ça claque, n'est-ce pas ?


Si vous exposez votre voiture, n'hésitez pas à faire la bande de roulement.


On pulvérise le produit.


On essuie avec un chiffon.

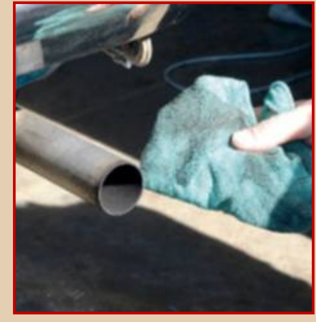

Après avoir légèrement déplacé l'auto, on reproduit l'opération sur toute la circonférence.

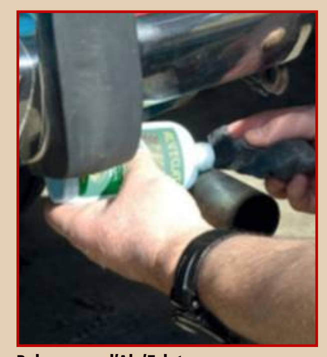
8 LA SORTIE D'ÉCHAPPEMENT


C'est "le détail qui tue" : la sortie d'échappement est souvent négligée. Nous allons nous en occuper.

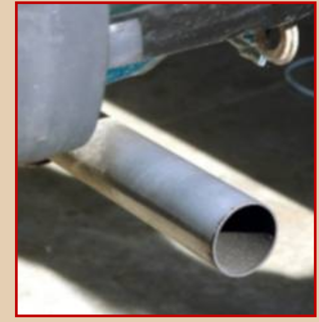

On commence à nettoyer avec un produit assez puissant type démoustiquant/détachant.


Une fois pulvérisé, on laisse agir.


On essuie avec une microfibre (pas besoin qu'elle soit trop propre).


Puis un peu d'Alu'Eclat.


On frotte avec de la laine d'acier 000.


Une fois essuyée, voilà une sortie toute belle !

9 LES VITRES

LE PARE-BRISE ET LA LUNETTE AR


On pulvérise un nettoyant vitres sur une première moitié du pare-brise.

On ramasse ensuite le plus gros de la saleté avec une microfibre classique.


Puis, avec une microfibre spéciale vitres, on sèche la surface pour ne pas avoir de traces.

LE TRUC DU PRO

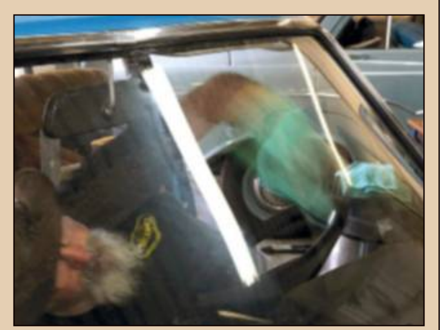
Choisissez un sens d'essuyage différent à l'extérieur et à l'intérieur. Par exemple, horizontal à l'extérieur et vertical à l'intérieur, et veillez à toujours le respecter. De cette façon, vous saurez au premier coup d'œil où se trouve la trace qui vous résiste. Et c'est également valable pour la baie vitrée du salon !


On passe à l'autre moitié de pare-brise.


On procède de la même façon en respectant le sens choisi.

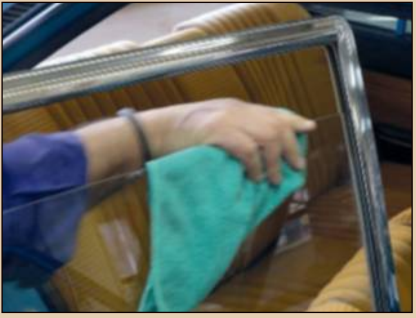

Pour finir, on veillera bien à essuyer la totalité du pare-brise avec la microfibre spéciale vitres.


On passe à l'intérieur. Là, pour ne pas ruiner ce que l'on a déjà fait (on vous rappelle que l'habitacle est propre), on pulvérise le produit non pas sur le pare-brise, mais directement sur la microfibre.


La méthode est la même que pour l'extérieur, mais cette fois, on travaille à la verticale.

LES VITRES DESCENDANTES


Ici, il faudra s'occuper plus particulièrement de la partie du verre qui rentre dans les joints.


On pulvérise du produit directement sur la microfibre (sinon il coule), et on frotte la zone marquée.


Rendu impeccable !

10 CONCLUSION



Voilà, notre 504 est terminée. Alors, bien sûr, on ne lui a pas rendu une peinture neuve, elle n'est toujours pas en "état concours", mais avouez qu'elle a quand même meilleure mine que lorsqu'elle est arrivée.

Merci à Alain Voisin, le boss de Belles Anciennes, pour son aide et ses précieux conseils. **Infos produits sur *www.belles-anciennes.fr*.** Merci également à Olivier Merville, de l'Amicale 504, pour nous avoir déniché l'auto et à Stéphane Pourqué, son propriétaire, qui nous l'a confiée.



Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **63 - Lempdes.** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **75 - Paris.** Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi

■ **27 - Lyons-la-Forêt.** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*
■ **47 - Nérac.** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*
■ **81 - Gaillac.** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi

■ **17 - Pons.** De 9h30 à 12h30, parking Leclerc. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*
■ **26 - Montélimar.** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*
■ **69 - Villeurbanne.** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*
■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche

■ **01 - Avaval.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*
■ **02 - Vauxbuin.** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*
■ **03 - Yzeure.** Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*
■ **06 - Saint-Vallier-De-Thiey.** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*
■ **11 - Saint-Pierre-la-Mer.** Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 76 73 19 14.*
■ **12 - Millau.** De 10h à 12h,d'avril à octobre, place Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*
■ **14 - Caen.** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*
■ **17 - Saint-Savinien-sur-Charente.** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*
■ **18 - Orval.** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*
■ **19 - Tulle.** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*
■ **22 - Plérin.** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*
■ **26 - Montélimar.** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*
■ **27 - Gaillon.** De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*
■ **27 - Neubourg.** Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*
■ **27 - Pacy-sur-Eure.** Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75. 07 88.*
■ **28 - Chartres.** De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*
■ **28 - Dreux.** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*
■ **33 - La Teste-de-Buch.** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*
■ **34 - Poussan.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*
■ **35 - Rennes.** De 10h à 13h, aux Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*
■ **37 - Loches.** De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06 80 23 18 16.*
■ **39 - Brevans.** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*
■ **40 - Biscarosse.** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*
■ **40 - Mont-de Marsan.** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*
■ **41 - Cour-Cheverny.** A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*
■ **42 - Villerest.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06 15 06 23 96.*
■ **44 - Tharon-Plage.** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15 ou 06 44 02 67 30.*
■ **44 - Saint-Géréon.** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*
■ **45 - Bellegarde.** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*
■ **45 - Orléans.** De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*
■ **47 - Casteljaloux.** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*
■ **50 - Avranches.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*
■ **50 - Equeurdreville.** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*
■ **53 - Château-Gontier.** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*
■ **54 - Nancy.** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*
■ **56 - Vannes.** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*
■ **59 - Saultain.** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*
■ **60 - Beauvais.** A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril sauf septembre. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr.*
■ **60 - Estrée-Saint-Denis.** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*
■ **61 - L'Aigle.** De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*
■ **62 - Enquin-sur-Baillons.** A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*
■ **63 - Charade.** De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*
■ **66 - Château-Roussillon.** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*
■ **67 - Strasbourg.** De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*
■ **67 - Wissembourg.** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*
■ **69 - Condrieu.** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*
■ **70 - Vesoul.** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. 03 84 78 81 17.*
■ **71 - Louhans.** De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*
■ **72 - Le Mans.** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*
■ **74 - La Balme-de-Sillingy.** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens.CPVAF, 04 50 32 02 31.*
■ **76 - Mont-Saint-Aignan.** Parking Carrefour, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*
■ **78 - Triel-sur-Seine.** De 9h30 à 13h, parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*
■ **78 - Versailles.** De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*
■ **78 - Montigny-le-Bretonneux.** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*
■ **79 - Niort-Bessines.** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*
■ **82 - Montauban.** De 10h à 12h30, parking du Leclerc Aussonne. *Rens. 06.88.91.08.67 ou 05 63 66 02 19.*
■ **84 - Avignon-Cap-Sud.** A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*
■ **85 - Sallertaine.** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens. Jean-François, 06 20 71 46 55.*
■ **86 - Poitiers.** De 10h à 12h30, devant la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*
■ **86 - Châtellerault.** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*
■ **87 - Limoges.** PlaceMarceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*
■ **91 - Dourdan.** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.
■ **95 - Ezanville.** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*
■ **95 - Osny.** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*

Le 2e mercredi

■ **38 - Seyssins.** A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi

■ **01 - Brens.** De 10h à 12h, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*
■ **21 - La Rochepot.** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*
■ **31 - Nailloux.** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*
■ **37 - Montlouis-sur-Loire.** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **59 - Lille.** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **01 - Bourg-en-Bresse.** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*
■ **10 - Rosières.** De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. 06 66 80 06 25.*
■ **11 - Narbonne.** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*
■ **13 - Mourepiane.** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. Rens. *06 67 06 83 72.*
■ **14 - Lisieux.** De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*
■ **14 - Courseulles-sur-Mer.** Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*
■ **14 - Saint-Martin-de-Fontenay.** De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*
■ **16 - Jarnac.** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*
■ **16 - Champagne-Mouton.** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*
■ **17 - Surgères.** Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*
■ **23 - Aubusson.** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*
■ **27 - Evreux.** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. Les Amis des Douves, 06 80 46 43 23.*
■ **27 - Verneuil-d'Avre-et-d'Iton.** De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. Les Vieux Boulons, 02 33 34 76 13.*
■ **28 - Barjouville.** De 10h à 12h30, de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens.Florian, 06 45 77 46 49.*
■ **28 - Fontenay-sur-Eure.** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre (sauf août). *Rens. 06 14 14 10 55.*
■ **30 - Bagnols-sur-Cèze.** De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*
■ **31 - Castelginest.** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*
■ **32 - Marciac.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*
■ **33 - Audenge.** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*
■ **33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac.** De 9h à 12h30, stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*
■ **35 - La Gouesnière.** A partir de 9h30, parking centre. *Rens. 06 98 25 68 74.*
■ **36 - Ardentes.** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*
■ **37 - Savonnières.** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*
■ **38 - Tignieu-Jameyzieu.** De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. AKMD, 06 20 65 42 66.*
■ **38 - Jardin.** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. 07 82 68 19 90.*
■ **39 - Lons-le-Saulnier.** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CJVE, 03 84 24 28 85.*
■ **39 - Dole.** De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*
■ **40 - Léon.** De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*
■ **41 - Montrichard.** De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*
■ **42 - Chambon-Feugerolles.** De février à octobre sauf août, de 8h30 à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*
■ **44 - Pontchâteau.** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*
■ **44 - Saint-Brevin-les-Pins.** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*
■ **44 - Pouliguen.** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Max Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*
■ **44 - Vertou.** De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*
■ **45 - Loury.** Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*
■ **47 - Marmande.** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*
■ **49 - Baugé.** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 02 41 89 20 78.*
■ **54 - Champey.** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*
■ **59 - Vieux-Condé.** De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*
■ **60 - Gouvieux.** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. Les Vieilles Calandres de Gouvieux, 06 84 76 08 31.*
■ **60 - Laigneville.** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*
■ **64 - Hasparren.** Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. Soupapes et pistons, 06 45 09 21 60.*
■ **68 - Mulhouse.** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*
■ **69 - Chaponost.** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*
■ **69 - Chambost-Allières.** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*
■ **71 - Bergesserin-les-Cluny.** De mars à novembre, à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*
■ **76 - Rouen.** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*
■ **76 - Maromme.** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*
■ **78 - Beynes.** Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*
■ **78 - Andrésy.** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*
■ **78 - Méré.** A partir de 9h, sur le parking du Casino, avec balade de 40/50 km à 10h30. *Rens. Le Loisir de Conduire, 06 08 73 58 68.*
■ **80 - Abbeville.** De 9h à 12h, 22 Grande Rue de Thuison. *Rens. 02 35 17 05 34.*
■ **83 - Vidauban.** Sur le parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*
■ **84 - Avignon.** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*
■ **84 - Valréas.** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*
■ **89 - Toucy.** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. Club Rétro Forterre, 03 86 41 98 75.*
■ **91 - Linas.** De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*
■ **92 - Bois-Colombes.** Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*
■ **92 - Suresnes.** De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*
■ **95 - Le Plessis-Bouchard.** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi

■ **39 - Brevans.** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*
■ **75 - Paris.** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi

■ **41 - Busloup.** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*
■ **93 - Noisy-le-Grand.** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche

■ **07 - Annonay.** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Edmond Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*
■ **12 - Entraygues-sur-Truyère.** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*
■ **16 - Angoulême.** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*
■ **17 - La Rochelle.** De 10h à 12h30, port des Minimes.*Rens. 06 51 21 41 85.*
■ **19 - Brive.** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*
■ **22 - Yffiniac.** De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*
■ **24 - Trélissac.** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06 17 74 62 17.*
■ **27 - Breuilpont.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h au stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*
■ **27 - Incarville.** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. Collecto'mobile, 02 32 50 46 66.*
■ **27 - Vernon.** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*
■ **27 - Saint-Sébastien de Morsang.** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*
■ **28 - Voves.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*
■ **28 - Saint-Lubin-de-Joncherets.** A La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06 60 22 91 71.*
■ **28 - Morancez.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. LVMC, 06 14 55 03 71.*
■ **29 - Gouesnou.** De 10h à 12h, place des Fusillés. *Rens. 06 83 48 54 79.*
■ **33 - Andernos-Les-Bains.** De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*
■ **33 - Sainte-Croix-du-Mont.** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*
■ **35 - Liffré.** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*
■ **37 - Azay-sur-Cher.** Esplanade Hubert de la Cruz (espace Hall Petite enfance), de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*
■ **37 - Savigny-en-Véron.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*
■ **39 - Bletterans.** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*
■ **40 - Hagetmau.** Parking Intermarché. *Rens. Hagetmau Méca Passion, 06 60 31 64 68.*
■ **42 - Saint-Galmier.** En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*
■ **43 - Pradelles.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, Place de la Halle. *Rens. Rétromobile du Haut-Allier, 06 76 33 40 44.*
■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h.

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 16 décembre

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78)**. *Organisée par Gazoline* (06 14 47 23 29). Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face à l'atelier de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

Rens. Les Vieux Pistons du Gâtinais, 06 75 70 83 22.
■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*
■ **49 - Segré.** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*
■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*
■ **57 - Sarrebourg.** D'avril à septembre, de 9h30 à 12h30, parking Décathlon. *Rens. 06 75 62 30 03.*
■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*
■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*
■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*
■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*
■ **73 - Bourget-du-Lac.** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 84 97 60 56.*
■ **76 - Aumale.** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*
■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*
■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*
■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*
■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 12h, parking Franprix. *Rens. Ozoir en Anciennes, 06 36 01 45 06.*
■ **78 - Bailly.** De 10h à 13h, sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de *Gazoline*. *Rens. 06 14 47 23 29.*
■ **78 - Rambouillet.** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*
■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*
■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*
■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. David HRTeam, 06 22 43 27 49.*
■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. 06 13 86 80 99.*
■ **86 - Poitiers.** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*
■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie.*Rens. 06 89 34 57 79.*
■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. VACP 92, 06 80 67 44 91.*
■ **93 - Gagny.** Devant le marché des Amandiers, de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*
■ **93 - Aulnay-sous-Bois.** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*
■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*
■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*
■ **95 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*
■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*
■ **17 - Tonnay-Charente.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*
■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens.05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*
■ **22 - Plurien.** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*
■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*
■ **27 - Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la placedu marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*
■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*
■ **28 - Châteaudun.** De mars à octobre, sur le parking Intermarché, de 9h30 à 13h. *Rens. Les Increvables, 06 86 35 72 08.*
■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h,sur la place du marché. *Rens. Jeunes Amateurs de Vieilles Autos, 06 83 14 85 00.*
■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*
■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*
■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*
■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06 14 56 26 38.*
■ **44 - Guémené-Penfao.** De 9h à 13h, parking du Mail Jean-Jaurès. *Rens. Les Vieux Pistons Guéménéens, 06 68 09 45 66.*
■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*
■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.
■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*
■ **57 - Amnéville.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*
■ **59 - Seclin.** A partir de 9h30 chez Zen Motor's, rue de l'Industrie. *Rens. 06 72 01 16 12.*
■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*
■ **64 - Bidart.** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*
■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h30 à 12h30, de mars à novembre, au skate-parc. *Rens. Auto Rétro Terre de Saône- 70, 06 80 08 20 75.*
■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Club Sports et loisirs, 02 35 56 03 20.*
■ **78 - Maule.** A partir de septembre, sur la place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*
■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*
■ **84 - Vaison-la Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*
■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. Amis du Patrimoine Autos Motos de Liège, 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros, 1 rue Léon Delessard. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*
■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*
■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*
■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*
■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*
■ **27 - Bosc-Roger-en-Roumois.** Sur le parking Aldi, de 10h à 12h. *Rens. 06 08 88 13 35.*
■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*
■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, zone commerciale de Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*
■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*
■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*
■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, sur le grand parking derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*
■ **35 - Lohéac.** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*
■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*
■ **37 - St-Avertin.** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 02 47 25 19 96 (ap. 19h).*
■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*
■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, face à la mairie. *Rens. 06 71 41 57 71.*
■ **41 - Thenay.** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*
■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*
■ **45 - Chécy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. AMJCO, 02 38 86 07 25.*
■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*
■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*
■ **55 - Levoncourt.** De 9h à 16h, sur le parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*
■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*
■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*
■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03 27 27 97 28.*
■ **62 - Lumbres.** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*
■ **71 - Autun.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*
■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. Loïc Demongher, 02 35 28 74 32.*
■ **77 - Mitry-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*
■ **78 - Maisons-Laffitte.** A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens.Philippe de Silans, 01 39 12 19 38.*
■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*
■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*
■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*
■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. Club Auto Rétro Vosgien, 06 63 13 35 83.*
■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*
■ **91 - Linas.** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*
■ **91 - Sainte-Geneviève des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*
■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*



1er décembre

■ **27 - 2e Rallye Spirit Road à Evreux.** *Organisé(e) par Team Rallye Val d'Itron, 27000 Evreux. T. : 06 98 03 91 51. - www.retropassionstory.fr.* Au départ de l'Hôtel Kyriad, rallye de régularité de 260 km pour autos anciennes, youngtimers et modernes d'exception.
■ **59 - 8e Winter Road à Wervicq-Sud.** *Organisé(e) par Legend Car Organisation, 35 gravier du Robinet, 59117 Wervicq-Sud. T. : 06 21 20 41 05. - www.lc-org.fr* Rallye au road book d'environ 160 km. Fléché non métré sans moyenne imposée. Réservé aux voitures d'avant 1980. *Horaires : à partir de 9h.*

1er et 2 décembre

■ **26 - Racing Legend Show à Valence.** *Organisé(e) par Rétro Course / Editions du Baquet, 668 chemin de la Cassine, 73000 Chambéry. T. : 04 79 27 16 49. - www.retro-course.com.* Au Parc des Expositions, Salon de l'auto-moto de compétition historique ou à tendance sportive et bourse aux pièces.
■ **30 - 16e Passion et Partage à Alès.** *Organisé(e) par Passion et Partage, 12 rue Vabrelongue, 30100 Alès. T. : 04 74 09 78 82. - www.passion-partage.com.* Roulage sur circuit au Pôle mécanique, sans chronométrage ni classement. *Horaires : 8h-12h et 14h-17h.*
■ **73 - 18e Salon Chambéry Auto Rétro.** *Organisé(e) par La Manivelle, 1 rue de Maistre, 73000 Chambéry. T. : 06 80 04 82 62. - www.chambery-autoretro.com* Au Savoie Expo Chambéry. Exposition de voitures et motos anciennes. Thèmes : les années 60, Citroën. Bourse aux pièces, automobilia. Parking réservé aux autos de plus de 30 ans. *Tarif(s) d'entrée : 7 euros.*

2 décembre

■ **17 - 15e Bourse de modèles réduits à Saint-Georges-des-Coteaux.** *Organisé(e) par Association Jumelage La Poste France Telecom de Saintonge, BP 30238, 17108 Saintes Cedex. T. : 06 08 66 73 52.* A la salle polyvalente, miniatures, trains, autos, jouets anciens, etc. *Horaires : 9h-17h30.*
■ **27 - 16e Bourse aux miniatures à Pacy-sur-Eure.** *Organisé(e) par Club Auto Miniature Pacéen, Mairie, Place René Tomasini, 27120 Pacy-sur-Eure. T. : 06 14 78 39 02.* Au gymnase du collège Georges Pompidou, jouets anciens, autos, motos, trains et figurines, bateaux. Exposition de dioramas agricoles, militaires et Legos. *Horaires : 8h30-16h30.*
■ **29 - Rassemblement à Morlaix.** *Organisé(e) par Calandre et Torpédo, Marie-Christine Bourven, Kerhervé, 29640 Plougonven. T. : 02 98 78 64 35. - www.calandretorpedo.com.* Sur la place Edmond Puyo, ouvert à tout véhicule de plus de 30 ans, autos, motos, utilitaires. *Horaires : 10h-13h.*
■ **32 - Ronde des Crèches du canton de Miradoux.** *Organisé(e) par Club Mercedes-Benz Délégation Sud-Ouest, BP 30235, 31142 Saint-Alban Cedex. T. : 05 62 16 20 24. - mb-france.mercedes-benz-clubs.com.* Sortie réservée aux Mercedes-Benz récents et anciens.
■ **36 - 23e Rétroberry à Châteauroux.** *Organisé(e) par Automobiles Anciennes de l'Indre, BP 25, 36330 Le Poinçonnet. - clubaai.free.fr.* Au Parc des Expositions, bourse d'échanges de véhicules anciens autos, motos, pièces détachées, miniatures, etc. Parking réservé pour les anciennes. *Tarif(s) de location : 8 euros int. le ml pour*





les amateurs (8 m maxi), 14 euros int. le mll pour les pros (20 m maxi), à partir de 3 euros le mll ext. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h30-17h.

■ 44 - 10e Bourse d'échanges à Saint-Hilaire-de-Chaléons. *Organisé(e) par Les Vieux Pistons Chaléonnais, 3 rue des Gênets, 44680 Saint-Hilaire-de-Chaléons. T. : 02 40 97 33 36. - papy.juva@orange.fr.* A la salle Pierre Leduc, allée des Châtaigniers, exposition de véhicules anciens (autos, motos et cyclos), bourse aux pièces. *Tarif(s) de location : 1,50 euro le mll (ext.), 2,50 euros le mll sous stand sans table, 3 euros le mll (int., table fournie). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 8h.*

■ 56 - 14e Bourse aux jouets anciens de Séné. *Organisé(e) par Séné Rail Miniature, BP 4, 56860 Séné. T. : 02 97 47 06 88 ou 06 86 52 28 45. - www.rail56.org.* Au complexe sportif, route de Moustérian. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 9h-17h.*

■ 75 - 66e Bourse d'échanges miniatures à Paris. *Organisé(e) par CAMP, BP 01, 75116 Paris Cedex 16. T. : 06 87 83 88 35.* Chez Peugeot Darl'Mat, 146 boulevard de Grenelle, bourse d'échanges miniatures autos et trains. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-13h.*

■ 83 - Bourse d'échanges à Saint-Maximin-la-Sainte-Baume. *Organisé(e) par L'Esprit du Phoenix, boulevard Rey, 83470 Saint-Maximin-la-Sainte-Baume. T. : 06 89 16 74 62.* Sur le parking de l'école Paul Barles, pièces autos et motos. *Horaires : 9h-17h.*

7 et 8 décembre

■ 31 - Rassemblement de véhicules anciens à L'Union. *Organisé(e) par Club Auto Legend, 51 route de Bessières, 31240 L'Union. T. : 06 62 27 65 14.* A l'occasion du Téléthon.

8 décembre

■ 10 - Rallye à Arcy-sur Aube. *Organisé(e) par Téléthon Val d'Aube, Pierre Dury, 17 rue Croix Saint-Germain, 10240 Nogent-sur-Aube. T. : 06 70 91 90 92.* Au départ de la salle des Fêtes de Vailly, rallye ludique et convivial en voitures anciennes dans le cadre du Téléthon. *Horaires : à partir de 9h.*

■ 12 - Ronde du Téléthon à Rodelle. *Organisé(e) par Auto Sport Rodelle, Le Claux, 12340 Rodelle. T. : 06 08 75 63 28.* Au départ de Bezonnes pour une promenade de 140 km. *Horaires : à partir de 14h.*

■ 24 - Rassemblement de voitures anciennes à Montpon-Ménestérol. *Organisé(e) par Montpon Autos Rétro Motos Multimarques, 13 avenue André Malraux, 24700 Montpon-Ménestérol. T. : 06 08 85 19 39.* A l'occasion du Téléthon, promenade et bâptêmes en anciennes.

■ 49 - Les Randonnées du Téléthon à Montreuil-Juigné. *Organisé(e) par Association Trait d'Union et ACO, Alain Lefaucheux, 10 rue Claude Debussy, 49460 Montreuil-Juigné. T. : 06 14 98 57 83.* Rallye fléché-métré vers la Loire et le Nord Anjou pour tout véhicule de collection, youngtimer et d'exception. *Horaires : à partir de 8h30.*

■ 54 - 24e Ronde de la Saint-Nicolas à Fléville-devant-Nancy. *Organisé(e) par Club Vignette Gratuite, Zone de Loisirs Forêt de Haye, 54840 Velaine-en-Haye. T. : 06 07 57 54 04. - cvg.asso.fr.* Ronde d'une centaine de km avec roulage de nuit réservée aux véhicules de plus de 30 ans.

■ 86 - Rassemblement de véhicules anciens à Nouaillé-Maupertuis. *Organisé(e) par Rétromoteurs 86, 12 allée des Erables, 86340 Nouaillé-Maupertuis. T. : 06 73 55 08 23 ou 06 19 34 46 08.* Sur la place Jean le Bon, à l'occasion du Téléthon. *Horaires : à partir de 13h.*

8 et 9 décembre

■ 13 - 7e Route de Provence Classic à Rognes. *Organisé(e) par Ecurie du Verrou, 997 chemin des Revenants, 13320 Bouc-Bel-Air. T. : 06 63 79 71 45.* Rallye de régularité et de navigation pour voitures d'avant 1985 et d'exception.

■ 29 - 2e Hivernale à Plougonvelin. *Organisé(e) par Armor Véhicules Anciens, 7 rue des 7 Fontaines, 22590 Tréméloir. T. : 06 14 43 93 30. - www.ava.bzh.* Balade de 100 km le samedi, 30 km le dimanche. Parcours ouvert à tout véhicule de plus de 30 ans et adapté aux avant-guerres. Inscription obligatoire.

■ 77 - Rassemblement de voitures de collection à Cocherel. *Organisé(e) par Association amicale de Cocherel, 4 rue du Gué Mathieu, 77440 Cocherel. T. : 06 59 00 23 39.* Sur le parking de la Salle des Fêtes et dans le cadre du marché de Noël, exposition de automobiles de collection ou de caractère. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-19h.*

9 décembre

■ 38 - Rassemblement de voitures anciennes à Jardin. *Organisé(e) par Club Rétromécanique, 38200 Jardin. T. : 07 82 68 19 90.* Sur la place du Lavoir. *Horaires : 8h-12h.*

■ 39 - Biéléthon du Jura à Brevans. *Organisé(e) par Bielles Brevannaises, place Louise et Benjamin Constant, 39100 Brevans. T. : 06 78 17 22 49.* Rallye collecte entre les villages au profit du Téléthon.

■ 41 - Bourse d'échanges à Menetou-sur-Cher. *Organisé(e) par PMAC 41, 84 rue Marcel Bailly, 77600 Guermantes. T. : 07 68 43 07 70.* Avenue des 2 Châteaux, voitures, trains, avions, bateaux... Exposition de véhicules anciens. *Tarif(s) de location : 8 euros la table de 1,20 m, 16 euros la table de 2 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h30-15h.*

■ 42 - 20e Bourse d'échanges à Bonson. *Organisé(e) par Club Ferroviaire Forézien. T. : 04 77 50 00 88.* A l'Espace Barbara, avenue Saint-Rambert, modélisme ferroviaire, automobile et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 2,50 euros, gratuit pour les - de 18 ans. Horaires : 9h-16h.*

■ 49 - Expo-vente de jouets anciens à Angers. *Organisé(e) par Angers Kits Miniatures, 30 rue Max Richard, 49100 Angers. T. : 06 80 25 21 29.* Au Parc des Expos, miniatures automobiles, trains. *Tarif(s) d'entrée : 3,50 euros, gratuit pour les - de 15 ans. Horaires : 9h30-16h30.*

■ 80 - 5e Traversée d'Amiens. *Organisé(e) par Gavap Auto, Gavap Moto, Chromes et Calandres, Car Entr'Aid. T. : 03 22 40 51 95.* Au départ du 500 avenue du 14 Juillet 1789. *Horaires : à partir de 10h.*

16 décembre

■ 02 - Rassemblement à Saint-Quentin. *Organisé(e) par Association Saint-Quentinoise de la Belle Automobile, 1a rue Jean Richepin, 02100 Saint-Quentin. T. : 03 23 68 25 93 ou 06 25 09 53 11.* Sur la place de la Liberté, ouvert à tout véhicule ancien. *Horaires : 10h-12h.*

■ 11 - Ronde de Noël à Carcassonne. *Organisé(e) par Club 5A, BP 563, 11009 Carcassonne Cedex. T. : 04 68 25 88 28.* Manifestation ouverte aux voitures et motos jusqu'à 1980.

■ 35 - 21e Rétro Noël à Cesson-Sévigné. *Organisé(e) par Lycée Frédéric Ozanam, 99 rue de la Chalotais, 35510 Cesson-Sévigné. T. : 06 62 25 81 41.* Au Lycée Frédéroc Ozanam, bourse de pièces détachées et miniatures, exposition d'autos et motos. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros.*

■ 45 - 8e Rallye des Lumières à La Chapelle-Saint-Mesmin. *Organisé(e) par Rétrochap, Raymond Adamczyk, 13 rue de la Bredauche, 45380 La Chapelle-Saint-Mesmin. T. : 06 03 15 83 25.* Sur le parking du Plessis des Hauts, ouvert à tout véhicule. *Horaires : à partir de 15h.*

■ 51 - Parade automobile à Epernay. *Organisé(e) par Office de Tourisme, 7 avenue de Champagne, 51200 Epernay. T. : 03 26 53 36 03.* Dans le cadre des Habits de Lumière, rassemblement et exposition de voitures anciennes sur l'esplanade Charles-de-Gaulle. Défilé dans les rues à partir de 11h. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h.*

■ 62 - Un Tour de Sapin à Nédonchel. *Organisé(e) par Ecurie de la Grange aux Damiers, Jean-Pierre Degand, 21 rue Neuve, 62550 Nédonchel. T. : 07 70 28 97 37.* Balade hivernale pour bolides anciens et youngtimers.

■ 75 - 75e Salon international du jouet ancien à Paris. *Organisé(e) par Toymania, 15 rue Pithou, 10000 Troyes. T. : 06 64 78 69 07.* Au Palais des Congrès, achat, vente et échanges de jouets anciens et de collection. *Tarif(s) de location : à partir de 160 euros la table. Tarif(s) d'entrée : 12 euros, gratuit pour les - de 15 ans. Horaires : 10h-17h.*

■ 91 - 24e Bourse du jouet ancien à Méréville. *Organisé(e) par Gare de Méréville, 52 rue de la Gare, 91660 Méréville. T. : 01 64 95 00 46 ou 06 32 62 79 07.* A la gare, jouets anciens, miniatures autos, motos, modélisme ferroviaire toutes échelles. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 18 ans. Horaires : 9h-17h.*

30 décembre

■ 37 - Rencontre de véhicules anciens à Saint-Avertin. *Organisé(e) par Automobiles Sportives de Touraine, 37550 Saint-Avertin. T. : 02 47 25 19 96. -www.astclub.chez-alice.fr.* Au parc du Château de Cangé, rassemblement d'autos et motos anciennes de plus de 25 ans et de véhicules d'exception. *Horaires : 10h30-12h.*

31 décembre

■ 35 - 8e Saint-Briac Classic. *Organisé(e) par Saint-Briac Sport Moteur, Le Pont Martin, 35800 Saint-Briac-sur-Mer. T. : 06 86 41 50 56.* Rassemblement et exposition de voitures, utilitaire et motos d'avant 1980 et d'exception. Espace de vente de véhicules de collection. *Horaires : 10h-14h.*

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, Service Agenda, 50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud

Date : .... 2019 Intitulé : ....

Organisé par : ....

Adresse de l'organisateur : ....

CP .... VILLE ....

Téléphone : .... ou .... Fax ....

Site internet : .... email : ....

Lieu précis de la manifestation : .... Dpt (ou pays) : ....

Résumé : ....

....

....

....

Tarifs de location : .... Tarifs d'entrée : ....

Frais de participation : .... Horaires : ....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE


PUBLICITÉ
IL EXISTE DES PETITS GESTES QUI
FONT BEAUCOUP POUR LA PLANÈTE
4 BONNES RAISONS
DE RECYCLER NOS PAPIERS
1 C'est carrément simple
Journaux, papier brouillon, magazines, catalogues, cahiers à spirale, enveloppes à fenêtre ou bloc-notes… tous les papiers se trient et se recyclent. Donc pas de prise de tête, il suffit juste de les déposer au bon endroit : dans le bac de tri ou le point de collecte le plus proche. Simple.
2 Le n°1 du recyclage, c'est toi !
Tu es le premier acteur de la chaîne du recyclage. Après ton geste de tri, opérateurs en centre de tri, papetiers, ingénieurs… prennent le relai pour transformer tes papiers en nouveaux produits. Tout ça, c'est donc possible grâce à toi.
3 Tu as le pouvoir de redonner vie au papier
Les papiers se recyclent jusqu'à 5 fois en nouveaux journaux, cahiers, prospectus, mais aussi en boîtes à œufs, essuie-tout ou cartons d'emballage. Plus étonnant : la ouate de cellulose produite à partir de vieux journaux peut servir d'isolant pour la maison !
4 La nature te dit merci
La fabrication de papier recyclé consomme 3 fois moins d'eau et 2 fois moins d'énergie que la fabrication de papier vierge (à partir de bois). Concrètement, si tu tries tous tes papiers, tu économises chaque année l'équivalent de 15 douches (730 litres d'eau) et l'électricité pour regarder plus de 900 épisodes de séries (110 kWh).

Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 155 turbo diesel 2,0l de 1995, 237 192 km, bordeaux métal, sans contrôle technique, à restaurer, pour collection. Prix : 1 200 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).



Alfa Romeo Spider 2000 Veloce de 1968, capote + hard-top, belle voiture, origine Suisse, carte grise Française, CT OK, vendue révisée. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Alfa Romeo Spider de 1972 Coda Tronca 2,0l, à restaurer partiellement, moteur tourne bien, roues magnésium, possibilité de vendre l'auto révisée. Prix : 12 400 €. Tél.: 06 42 65 28 15 (dépt. 39).



Alfa Romeo Spider 2000 de 1978 très belle voiture, française d'origine, factures d'entretien, roule très bien, très saine. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Alfa Romeo Alfetta GTV 2,0l de 1983, grise, CT 07/2019, freins révisés, pot et pneus neufs, pour finir de restaurer ou pour pièces. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 51 29 75 72 (dépt. 86).

Alfa Romeo GT 1600 de 1978, + 4 jantes alu Alfa dans garage sur cale dans règle de l'art, à faire démarrer. Prix : 7 000 € le tout. Tél.: 06 10 74 50 86 (dépt. 29).

AUSTIN

Austin Mini 1100 de 1988, noire, 98 000 km, toute révisée, très belle, jante en 13 montées en Cooper avec CT. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Austin Rover Metro de 1993, état origine, pas de rouille, 30 000 km, VE, cuir bois (neuf) comp. à rév. pour pièces, mais mérite mieux, très rare, échange possible moto Solex, etc. Prévoir plateau. Tél.: 00 32 493 886 911, Belgique.

BMW

BMW 323i B6 2,8l Alpina de 1982, 16 cv, 2e main, toute d'origine, révisée spécialiste Alpina, échappement complet inox. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).



BMW 325 TD de 1997, Touring pack, 250 000 km, pneus neufs, démarreur neuf, radiateur neuf, pompe à eau neuve, à remettre en route, entière. Tél.: 06 12 61 36 75 (dépt. 31).

BMW 728i de 1982, parfait état, 140 000 km, 2e main, gris métal foncé, aucun travaux à prévoir. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

BMW 728i de 1984, BV5, type E23, 170 000 km, bleu métal, int. tissus bleu, jantes TRX, CGN, état correct. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).



BMW 2002 Tii de 1972, 2e main parfait état, historique connu. Tél.: 06 45 48 98 61 (dépt. 70).



BMW Isetta 250 de 1959, française d'origine, très rare, moteur non bloqué, à restaurer entièrement. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



BMW Z3 1,9l de 1997, 140 ch, excellent état carnet d'entretien tamponné BMW de 1997 à 2017, cuir beige, 4 pneus neufs, options valise sur coffre AR, volant bois, poste CD, révision et CT à jour. Prix : 8 700 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

CADILLAC



Cadillac Deville cabriolet de 1969, bon état général, roule très bien, vitres et capote électriques. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CITROËN



Citroën 2 CV AZA, 13 850 km, mise en circulation le 27/03/1963, vert clair, essence, restaurée à neuf, freins et embrayage neufs, très bon état, 5 pneus neufs, consomme peu. Prix : 8 700 €. Tél.: 06 09 09 37 28 (dépt. 01).

Citroën 2 CV de 1967, type AZ, carte grise, non roulante, sans contrôle technique, à restaurer. Prix : 1 000 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).



Citroën 2 CV AK400 de 1976, très bon état, CT OK, couleur sable beige. Tél.: 06 86 18 16 73 (dépt. 12).



Citroën 2 CV 4, 1977, 46 500 km, contrôle technique d'août 2018 ok, très bon état général. Révisée en août 2018 (vidange allumage pneus avant neufs, etc.) carte grise collection, châssis impeccable, roule tous les jours. Prix négociable. Prix : 9 500 €. Tél.: 07 84 20 29 86, mijo87@outlook.fr (dépt. 87).

Citroën 2 CV Charleston de 1980, gris/noir, en état concours, très belle + Citroën 2 CV de 1988, bleu ciel, très bon état. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Citroën 2 CV Cabriolet de 1984, 4 portes toutes spécifiques modèle cabriolet, très saine, peinture à faire. Échange possible. Prix : 4 500 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).



Citroën 2 CV Fourgonnette AK400, 1978, bleu clair pas original, restaurée, avec quelques travaux mécaniques à faire. Prix : 7 800 €. Tél.: 00 39 01 71 384 145, elisa@assistenza2cv.it, Italie.

Citroën Acadiane pour pièces, une CG, 3 véhicules Ami 6 break de 1967, Ami 8 break de 1977, à restaurer. Prix : 2 000 € le tout. Tél.: 06 83 48 62 50 (dépt. 84).

Citroën Ami 6 break de 1965, couleur verte, sortie de grange, freins bloqués, moteur à remettre en route, pas trop de corrosion. Prix : 1 200 € à débattre. Tél.: 06 42 97 65 37 (dépt. 12).

Citroën Ami 6 break de 1967, à restaurer complète avant déposée. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 83 48 62 50, 18h à 19h (dépt. 84).

Citroën BX 16 RS de 1987, CG, 205 000 km, intérieur et extérieur bon état, rouge, vendue dans l'état. Prix : 350 € ou échange. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).





Citroën DS 23 IE Pallas de 1973, boîte hydraulique, restauration exceptionnelle de A à Z, superbe intérieur cuir marron d'origine, historique depuis l'achat, factures et dossier photos, garage rare. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Citroën DS Super, faible km, intérieur cuir, très bon état. Tél.: 06 45 48 98 61 (dépt. 70).



Citroën LN de 1977, 3 cv, carte grise collection, entièrement restaurée. Peinture, pneus, moteur neufs à roder pendant 1 000 km, CT OK. Prix : 5 500 € bradée cause maladie. Tél.: 06 45 78 77 05, après-midi (dépt. 06).



Citroën Méhari 1978, jaune, complètement restaurée, boîte de vitesses avec un petit problème de bruit. Prix : 15 000 €. Mail : elisa@assistenza2cv.it, Italie.



Citroën SM de 1970, boîte mécanique, carburateurs, dans son jus, démarre mais à vérifier pour la route. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën Traction 11 BL de 1953, 15 000 km, boîte et moteur refaits par professionnel facture à l'appui, amortisseurs neufs, carrosserie parfaite, intérieur d'origine bon état. Prix : 12 500 €. Tél.: 07 88 09 35 72 (dépt. 94).

Citroën Visa 11 RE de 1984, 5 cv, type VDVG 76 204 km, gris métal clair, sans contrôle technique, à restaurer, pour collection. 1 300 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Citroën Xantia de 1997, 164 000 km, vert métal, très bon état intérieur extérieur hydraulique, pneus, etc. Toujours garage, CT 16/12/2017. Cause décès. Prix : 2 500 €. Tél.: 05 53 05 73 78 (dépt. 24).

Citroën XM 2,1l TD de 1992, bonne mécanique et carrosserie, bon état. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 49 86 99 06 (dépt. 34).



Citroën XM 2,0l Harmonie 16V, 1995, 163 000 km, état concours, sphères remplacées 2017, entretien annuel, dort au garage. Irréprochable, montant à négocier pour passionné. Prix : 2 800 €. Tél.: 06 14 56 31 71, marius.pastrmagiu@orange.fr (dépt. 91).

Citroën XM turbo D de 12/1992, à restaurer ou pour pièces, bon moteur. Prix : 600 €. Tél.: 06 10 35 24 34 (dépt. 51).

Citroën XM turbo diesel de 1993, Exclusive, boîte auto, 140 000 km, CT OK. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 22 42 14 09 (dépt. 83).

FIAT

Fiat 126 de 1979, belle caisse et bel intérieur, pneus neufs, dernier CT 06/2015, RAS mais étanchéité boîte à voir, CGN, fonctionne bien. Faire offre. Tél.: 06 99 24 62 04 (dépt. 76).

Fiat 130 Pininfarina coupé de 1972, boîte mécanique, soubassement extérieur, à restaurer, moteur non bloqué, bel intérieur orange, CG en règle. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 42 65 28 15 (dépt. 39).



Ventes autos (suite)

FIAT

Fiat 500 L de 1970, bon état, couleur verte, CT OK. Prix : 7 500 €. Tél.: 06 88 37 19 03 (dépt. 72).



Fiat Barchetta cabriolet de 1996, 130 ch, bleue, cuir noir, moteur neuf (factures) 2 500 km depuis, radio K7, glaces rétros antenne élect, hard-top, pare vent. 7 900 €. Tél.: 06 82 85 66 53 (dépt. 62).

Fiat Coupé 16V de 1995, noire, cuir, bon état, révisée. Échange possible Murena/Bagheera. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Fiat Panda de 1997, 124 000 km d'origine, TBÉ. Prix : 1 300 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Fiat Punto de 1994, essence, avec carte grise, 3 portes, à restaurer ou pour pièces. Prix : 150 € à débattre. Tél.: 05 53 41 67 10 ou 06 75 53 77 46, HR (dépt. 47).

FORD

Ford Escort break de 1992, CG, pour pièces ou à restaurer. Prix : 150 € à débattre. Tél.: 05 53 41 67 10 ou 06 75 53 77 46, HR (dépt. 47).

Ford Fiesta de 1987, diesel, 3 portes, pour pièces ou à restaurers, avec carte grise. Prix : 150 € à débattre. Tél.: 05 53 41 67 10 ou 06 75 53 77 46, HR (dépt. 47).

Ford Scorpio Ghia de 1990, boîte auto, 1re main, 4 portes, bleu nuit, toit ouvrant, toutes options, intérieur cuir, prix à débattre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Ford Thunderbird cabriolet de 01/01/1955, vendu dans l'état, à restaurer, estimation d'expert 24 000 €. Faire offre. Tél.: 03 29 89 76 22, répondeur (dépt. 55).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso turbo de 1987, 1re main, 48 000 km d'origine certifiés. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

JAGUAR



Jaguar MK2 de 1961 en 2,4l Overdrive, restauration intégrale, très belle voiture, dossier photo et factures. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Jaguar Type E série 2 2+2 de 1969 4,2l 6 cylindres, 107 000 km, 2 carburateurs Stromberg, boîte auto, clim. CT OK sans contre-visite, peinture gris métallisé, intérieur skaï noir d'origine correct. Prix : 53 000 €. Tél.: 06 75 08 20 47, katysolespoch@hotmail.com (dépt. 34).

Jaguar XJ6 4,2l de 1984, vers. long, bon état général, prév. joint de culasse. Prix : 2 000 € à débattre. Tél.: 04 77 30 88 72 (dépt. 42).

JEEP

Jeep Willys CJ3A moteur 2,0l Ford 100 ch, châssis, carrosserie saine, démarre, à finir, CG, bâche été/hiver, prix ou échange contre 4x4. Tél.: 06 84 03 95 77 (dépt. 74).

LANCIA



Lancia Gamma S1 de 1979, carbu Rlt neuf dist. neuve peinture neuve int. cuir clim, 83 500 km, état proche concours. Prix : 10 000 €. Tél.: 06 10 53 10 62 (dépt. 58).

LAND ROVER

Land Rover Range Rover de 1989, marche très bien, essais possibles sur demande, complet sans CG. Prix : 2 300 €. Tél.: 06 21 82 61 55 (dépt. 07).

MATRA

Matra Bagheera 2 de 1977, 66 127 km, carnet avec factures de restauration, + pièces. Prix : 12 000 €. Tél.: 06 09 56 91 19, mimi-et-fifi@orange.fr (dépt. 95).

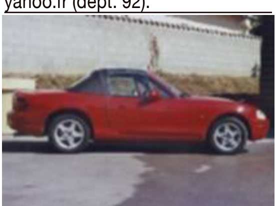


Matra Bagheera S de 1977, bel état, base 8 000 €, échange possible contre Simca Grand Large ou Monaco, état similaire. Tél.: 04 68 53 03 88 (dépt. 46).

Matra Murena 1600 de 1981, CGN, à restaurer, non roulante, arrêtée depuis 1994 + pièces. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 32 25 68 67 (dépt. 05).

MAZDA

Mazda MX5 1997, 1re main, vert anglais, 58 000 km, cuir Alcantara, galerie de coffre. Prix : 5 200 €. Mail : christophepoignonec@yahoo.fr (dépt. 92).



Mazda MX5 de 1999, 126 000 km, CT vierge, auto suivie, factures à jour. Tél.: 06 50 02 98 21 (dépt. 69).

MERCEDES

Mercedes 280 S8 de 1972, 2e main, 94 000 km, modèle US, 2 couleurs, boîte manuelle, échange possible auto/moto Bagheera/Talbot Murena. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Mercedes 280 SE de 1979, 16 cv, BA, 153 000 km, dans l'état. Tél.: 02 48 59 16 21 (dépt. 18).

Mercedes 300 D de 1981, impeccable, 275 000 km, avec contrôle technique ok. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 99 37 10 08, bourrin.gerard@free.fr (dépt. 69).

Mercedes C 250 diesel, de 1994, 304 000 km, problème électrique. Prix : 2 400 € à débattre. Tél.: 02 38 36 97 02 (dépt. 45).

PARTICULIERS DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES SUR ANNONCES.GAZOLINE.NET

MG



MG B de 1965, très belle voiture avec roues rayon, pas de rouille, roule très bien. Dossier factures depuis 1990. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



MG B de 1967, très belle voiture, moteur et boîte refaits à neuf chez Bosch avec factures, roues fils, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



MG B GT de 1978, kit Sebring, 4 cylindres entièrement reconditionné beaucoup de pièces neuves, BV 4 vitesses, carte grise collection, contrôle ok. Tél.: 07 77 44 33 10 (dépt. 84).

MG F cabriolet de 1996, verte, française, 116 000 km, pneus, freins, distribution neuf, parfait état. Prix : 3 700 € échange possible ancienne. Tél.: 06 71 58 81 01 (dépt. 44).

MG TD de 1953, noir int. bordeaux, belle auto, CT OK. Prix : 22 000 €. Tél.: 06 08 46 42 54 (dépt. 77).

OPEL

Opel Ascona Cabriolet 2,0 l de 1988, 14 000 km, carrosserie + moteur + châssis bon état, courroie distrib. + pompe eau + radiateur neufs, capote à changer. Tél.: 06 15 65 04 29 (dépt. 92).

Opel Corsa 10S de 1989, 67 000 km compteur. Pneus, freins, batterie, pompe à eau neufs, CT OK. (Ex-agent Opel). Prix : 2 900 €. Tél.: 02 40 51 12 57 ou 06 20 80 18 22, HR (dépt. 44).

Opel Frontera de 1995, 5 portes, 11 cv, 166 500 km, CT OK, couleur gris clair, bon état, vitres électriques, pneus neufs. Prix : 3 300 €. Tél.: 06 14 01 44 23 (dépt. 35).

PANHARD

Panhard 24 CT de 1962, moteur refait, factures. Prix : 4 900 €. Tél.: 02 54 32 26 33 (dépt. 41).

Panhard Dyna de 1958 type Z12, sortie de grange, moteur pas collé, complète, carrosserie rouillée, pour pièces. Prix : 450 €. Tél.: 02 54 49 70 41 (dépt. 36).

Panhard PL 17 de 1961, 38 000 km, bon état, dossier banquette arrière à refaire. Cause santé, 4 700 €. Mail : denpmht@bbox.fr (dépt. 50).

Panhard Z 12 de 1958, très belle restauration. Prix : 12 000 €. Tél.: 06 08 46 42 54 (dépt. 77).

PEUGEOT

Peugeot 104 de 1973, verte, moteur bon état + carrosserie. Faire offre. Tél.: 06 80 16 50 04 (dépt. 53).

Peugeot 104 de 1977, avec carte grise, à restaurer ou pour pièces, manque phares. Possible vente en pièces détachées. Prix : 200 € à débattre. Tél.: 05 53 41 67 10 ou 06 75 53 77 46, HR (dépt. 47).

Peugeot 201 BR berline, 10 000 km, à restaurer, pièces ou projet hot-rod, moteur complet et non bloqué, caisse sérieusement rongée par la rouille, châssis correct mais sans plus, manque tout l'intérieur. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 04 47 80 88, classi coldtimer38@gmail.com (dépt. 38).

Peugeot 201 de 1930, à restaurer 3 500 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Peugeot 202 de 1939, avec carte grise d'époque, caisse prête à peindre sur châssis + roues sans intérieur. Tél.: 06 89 68 80 80 (dépt. 69).

Peugeot 203 C de 1955, carte grise normale, CT OK du 24/04/2018. Prix : 6 500 €. Tél.: 06 64 25 25 00 (dépt. 14).

Peugeot 203 de 1959. Prix : 3 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Peugeot 203, sans moteur. Prix : 500 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.



Peugeot 205 de 1988, 147 000 km, pour pièces ou remise en état, crochet attelage, bon état sauf pompe à eau. Prix : 250 €. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Peugeot 205 Roland Garros, à restaurer. Prix : 1000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

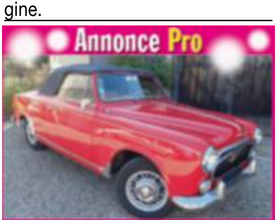
Peugeot 305 SR de 1979, 126 000 km, dans l'état. Prix : 2 000 €. Tél.: 02 48 59 16 21 (dépt. 18).

Peugeot 305 SR de 1985, carte grise normale, 190 000 km, à restaurer, en état de marche. Prix : 500 €. Tél.: 06 82 11 03 68 (dépt. 80).

Peugeot 402 de 1937, épave. Prix : 1 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.



Peugeot 403 cabriolet de 1957, à restaurer entièrement, même propriétaire français depuis 56 ans, carte grise française, 1er modèle, très rare. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Peugeot 403 cabriolet de 1959, restauration de A à Z, avec dossier photo complet, très belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 403 camionnette de 1965, essence, pour pièces, complète, tourne. Prix : 600 €. Tél.: 07 85 64 98 30, HR (dépt. 30).

Peugeot 404 berline (2) pour pièces ou à restaurer, dans leur jus. Prix : 1 000 € pièce. Tél.: 02 97 49 57 64, à partir de 18h (dépt. 56).

Peugeot 404 de 1963, à restaurer, 1 500 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Peugeot 404 U7 de 1972, break, 5 places, 98 000 km, entièrement restaurée peinture, freins, pneus, embrayage et nombreuses pièces neuves. CT OK. Prix : 7 500 €, à débattre. Tél.: 05 58 45 63 43, louismampaey@orange.fr (dépt. 40).

Peugeot 405 GRD turbo série 2 de 1994, jantes alu, attelage, moteur 257 000 km. Prix : 1 500 € à débattre. Tél.: 05 49 94 00 51 (dépt. 79).

Adresses classées

Ventes autos (suite)

PEUGEOT



Peugeot 406 coupé de 1997, 270 000 km, marche très bien pour pièces ou faire carte grise moteur 2l 16S pot Remus + origine, pare-chocs AR abîmé. Prix : 650 €. Tél.: 06 30 06 42 32 (dépt. 23).

Peugeot 504 Pininfarina coupé de 1971, 118 000 km, bricoles à voir, peu de corrosion sur ailes, corps plancher très sains bonne mécanique embrayage et pneus AV neufs, contrôle technique OK de 3 jours. Prix : 6 500 €. Tél.: 06 13 54 40 99, pickup56@gmail.com (dépt. 69).

Peugeot 505 D turbo de 1984, pour pièces plus sièges portes moteur et divers. Prix à débattre. Tél.: 03 85 54 72 11, le soir (dépt. 21).

Peugeot 604 diesel turbo de 1978, 225 000 km, plus diverses pièces. Prix à débattre. Tél.: 03 86 86 79 71 (dépt. 89).

Peugeot 605 SRi de 1991, 190 172 km, bronze métal, attelage, sortie de grange, à remettre en route, carte grise. Prix : 2 500 € à débattre. Tél.: 05 49 94 00 51 (dépt. 79).

Peugeot 806 SVDT 2,1l, du 23/03/1999, 253 050 km compteur, carte grise 8 places, beige métal, contrôle technique ok. Prix : 2 800 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

PORSCHE

Porsche 911 2,0l E de 1969, carte grise, complète, sans mécanique, à restaurer, 23 000 € + 2,0l S caisse seule bon état, 12 000 €. Mail : lartymarc@gmail.com (dépt. 51).

Annonce Pro



Porsche 993 4 S de 1996, noire cuir noir, 159 000 km, belle voiture avec carnet, factures, 4 pneus neufs toit ouvrant électrique, climatisation, sièges chauffants. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

RENAULT

Renault 4 CV de 1960, restaurée il y a 20 ans, moteur 10 000 km, cause déménagement. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 53).

CARBURATEUR



CARROSSERIE





CHROMAGE



ÉLECTRICITÉ







ÉLECTRICITÉ (SUITE)



INJECTION MÉCANIQUE



PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution

EUROPARTS

PARE-BRISES pour Sports et GT,
Classiques et Collections,
Européennes, Américaines et Japonaises

FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock
email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

PARE-CHOCS

Grande gamme pour les Anglaises.



DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques

A.Martin, Jaguar, Rolls, Austin Healy, Triumph, Jensen, Sunbeam.
mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16
www.classic-parechocs.fr

TRANSPORT

ROLLING HORSE



TRANSPORT DE VÉHICULES
Collection et autres
Toutes distances
Port. 06 79 28 89 57 - TOURS (37)
ROLLINGHORSE@HOTMAIL.FR





JEAN-LUC DUBOIS
Transporte vos véhicules légers
(neuf - occasion - collection - compétition)
avec sérieux et délicatesse
partout en France
et pays européens limitrophes
Livraison-Messagerie Express
(pièces autos & autres)
06.08.06.09.62
Email : zeltron24services@orange.fr
24650 CHANCELADE (DORDOGNE)

SELLERIE





POMPES À EAU



RÉPARATION DE TOUS TYPES DE POMPES À EAU MOTEURS
www.renovpompes.fr
Port. 06 22 82 79 62 - Fax: 03 23 82 77 94
renovpompes@gmail.com
2, Chemin de la Carrière Sylvain
La Poterie - 02210 COINCY

SELLERIE (SUITE)









Adresses classées

PEINTURE







MOTEUR



RADIATEUR







Ventes autos (suite)

RENAULT



Renault 4 L de 1967, bleu gris, 75 000 km, CT OK, bon état, modèle R1120, 747 cm³, pour passionné collectionneur, livraison possible. Prix : 4 200 €. Tél.: 06 95 14 84 86 (dépt. 62).

Renault 4 TL de 1980, 107 500 km, type 1126, 107 500 km, CGN, CT OK 07/2019, bon état général, pas corrosion. Plancher, sièges, peinture (non pro) refaits. Amort. AR et pneus neufs. Synchro 2e à revoir (lent). Prix : 2 200 €. Tél.: 00 32 486 63 34 53, Belgique.



Renault 4 F4 de 1985, châssis sains, état d'origine, caisse quelques bosses, quelques petits points de rouille, prévoir révision pour le CT. Prix : 1 380 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.



Renault 4 Clan de 1992, châssis et caisse sans corrosion, 101 700 km, int. d'origine, CT OK. Prix : 5 200 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.



Renault 4 Savane de 1992, très bon état, int. d'origine, 128 600 km, CT OK. Prix : 4 800 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 5 de 1982, 5 portes, 230 000 km, pas de CG mais possible CG collection, toit ouvrant, caisse très saine, moteur boîte déposés. Prix : 400 € ou échange. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Renault 5 de 1983, boîte 5, aucune corrosion, 12 500 km, plus pièces 4 L, moteur portes, etc. Faire offre. Tél.: 04 69 35 52 28 (dépt. 42).



Renault 5 GTL de 1979, 21 550 km d'origine, état exceptionnel, couleur beige, entretenue et conservée en garage, intérieur comme neuf, ligne d'échappement refaite à neuf en avril 2018, vidange avec filtres effectuée en avril 2018, CT vierge. Prix : 5 500 €. Tél.: 06 75 66 85 91, Isella2002@yahoo.fr (dépt. 95).

Renault 5 GTL de 1983, 5 portes, CG, tournante, caisse saine, couleur Grenat, à remettre en état. Prix : 800 €. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Renault 5 GTL de 1983, boîte de vitesses automatique, 5 portes. Prix : 2 700 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Renault 5 GTL de 1983, contrôle technique ok, bon état, 47 000 km, 5 portes, 1108 cm³, 5 vitesses, livraison possible. Prix : 1 950 €. Tél.: 06 95 14 84 86 (dépt. 62).

Renault 5 turbo 2 de 1984, 90 895 km, essence, couleurs Philips : bleu, blanc, rouge. Moteur kit 220 ch, phares additionnels, deux longues portées et deux anti-brouillards, etc. Prix : 80 000 €. Tél.: 06 43 28 42 02, pauline.gaudin@yahoo.fr (dépt. 79).

Renault 8 Gordini 1300 de 1969, complète d'orgine, zéro corrosion, en cours de restauration, bien avancée. Cause autre restauration en cours. Prix : 30 000 €. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).



Renault 9 Symphonie de 1985, bleue, essence, 60 000 km d'origine, contrôle effectué le 28 mai 2018, vierge. Proche du neuf vers la collection. Tél.: 01 34 97 02 10 (dépt. 78).



Renault 11 GTL de 1983, 126 000 km, les 4 pneus neufs, plusieurs pièces neuves, intérieur de R11 GTX, CT valable jusqu'au 14/02/2020. Prix : 700 €. Tél.: 06 12 29 07 37 (dépt. 78).

Renault 12 TL de 1973, type 1170, 7 cv, blanche, à remettre en route. Prix intéressant. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).



Renault 12 Gordini de 1974, authentique Gordini, moteur d'origine refait par pro 6 500 € de factures, roule parfaitement, dessous très beaux, à restaurer en carrosserie, peinture et sièges. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 16 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Renault 12 Gordini de 1974, moteur refait à neuf, très bel état, belle peinture, 11 000 € de factures récentes, prix sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 28 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 18 GTL de 1980, 65 000 km origine, traitée Dinitrol 1er jour, très bon état. Prix : 1 800 €. Tél.: 04 74 83 81 49 (dépt. 38).

Renault 25 GTS de 1987, 180 000 km, toujours garage, roulements neufs et pneus, sans contrôle technique, échange possible. Tél.: 01 34 74 07 45 (dépt. 78).

Renault 25 GTS de 1990, 187 000 km, moteur tournant, je la déplace sur mon terrain. Complète, bel intérieur. Bon état général. Détails précis et photos disponibles. Contact par mail fiable et conseillé. Prix : 400 €. Tél.: 06 70 01 43 69, lumpeugeot@laposte.net (dépt. 37).

Renault 30 TD (5) pour pièces ou à restaurer, bonne base pour restauration. Tél.: 02 97 49 57 64, à partir de 18h (dépt. 56).

Renault 30 TX de 1983, pour pièces, complète, 120 000 km d'origine. Prix : 2 500 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault Clio Baccara 1,4l injection de 1993, 118 000 km, intérieur cuir, bon état, boîte de vitesses auto HS. Prix : 300 €. Tél.: 06 06 42 23 18 (dépt. 77).



Renault Dauphine R1090F de 1961, 90 000 km, carte grise collection cause manque de place. Prix : 6 500 €. Tél.: 06 18 91 16 63, claisseh@hotmail.fr (dépt. 62).

Ventes autos (suite)



RENAULT



Renault Dauphine de 1965. 9 500 € à débattre. Tél.: 06 16 70 50 92 (dépt. 95).



Renault Dauphine Gordini type 1095 de 1967, CT OK, kit autobleu, jantes Targa, sièges Cobra baquet, freins refaits, pas de corrosion, très bon état. Tél.: 06 42 67 02 10 (dépt. 91).

Annonce Pro



Renault Espace turbo diesel de 1985, état d'origine, CT, roule très bien nous venons de faire, avec, le tour de la Corse. Prix : 1 950 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault Fuego GTL de 1982, 7 cv, type 136100, 114 381 km, bleu clair métal, à restauer, pour collection, sans contrôle technique. Prix : 1 200 €. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Renault Fuego TL de 1983, 6 cv, 110 000 km d'origine, blanche, 1re main, saine dans l'état, complète pour pièces. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Renault NN1 de 1924, à finir de restaurer, complète, sans papiers. Prix : 3 000 € à débattre. Tél.: 05 58 48 04 99 ou 06 49 15 22 24 (dépt. 40).



Renault Ondine de 1960, R1090A, 6 volts, embrayage changé + freins refaits, batterie neuve, 53 584 km, CT OK, bon état, CG collection. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 84 99 51 68 (dépt. 33).

Renault Ondine de 1965, à restaurer ou pour pièces, à prendre entière. Prix : 2 800 € négociable. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Renault Rambler Classic de 1965, 3e main, CGN, carrosserie bon état, 4 pneus neufs, moteur tournant, sortie garage, à finir quelques détails avant passage CT, rare. Prix à débattre. Tél.: 05 56 64 70 13 (dépt. 33).

Renault Super 5 de 1985, 5 portes, 110 290 km. Tél.: 09 75 40 52 29 (dépt. 81).

Renault Super 5 Belle Ile de 1991, découvrable d'origine, blanche, 200 000 km, moteur changé, factures, très bon état. Prix : 9 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

SAAB

Annonce Pro



Saab 9-3 turbo 2,0l Cabriolet de 1998, 184 ch, BVM, belle voiture, climatisation, JA, sièges chauffants, capote électrique, 4 vraies places, cuir, bon état général, avec CT, petit prix. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

SEAT

Seat de 1990, diesel, 5 portes, pour pièces ou à restaurer. Prix : 150 € à débattre. Tél.: 05 53 41 67 10 ou 06 75 53 77 46, HR (dépt. 47).

SIMCA

Simca 1000 de 1970, 97 047 km, boîte semi-automatique, très bon état général. Prix : 4 900 €. Tél.: 06 75 64 67 71, le soir (dépt. 50).

Simca P 60 de 1958, état moyen, carte grise collection, + une autre P60, sans carte grise, bon état, prix à débattre. Tél.: 06 83 54 59 17 (dépt. 01).



Simca Versailles de 1956, 100 000 km, moteur V8 Aquilon, carte grise collection. roulante part par la route. Prix : 12 000 € à négocier. Tél.: 06 89 78 70 46, michel.patin@wanadoo.fr (dépt. 02).

TALBOT

Talbot DC sport châssis complet, roues fil. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Talbot Solara Pullman de 1983, 106 000 km, carrosserie à rafraîchir. Prix : 550 € à débattre. Tél.: 06 50 17 23 81 (dépt. 68).

TOYOTA

Toyota Crown de 1969, 2,3l 6 cyl, CGN, 4 portes, tourne complète à restaurer + fourgon Hi-ACE diesel de 1985 roulant pour pièces CGN. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

Toyota HJ 45 long de 1979, 148 000 km, 6 cylindres, 13 cv, diesel 3.6l, break 3 portes, treuil d'origine, TBE, carrosserie saine. Prix : 14 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).





TRIUMPH

Triumph Spitfire MK3 de 1967, 76 000 km, conduite à droite. Bleu Royal, roues Minilite, volant Motolita, allumage électronique. Bon état général, CT récent ok. Voiture régulièrement entretenue, révision récente. Prix : 10 500 €, proggeband@gmail.com (dépt. 78).



Triumph TR 3 Overdrive de 1957, petite bouche, très belle voiture, suivi entretien très sérieux, 2 ventilateurs, porte-bagages, coupe circuit, roues chromées, etc. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

VOLKSWAGEN

Volkswagen Coccinelle 1,2l de 1970 type 1302, 7 cv, véhicule tout restauré, très bon état, facture révision 2018, 4 000 € mécanique. Prix : 10 500 €. Tél.: 06 08 62 38 77 (dépt. 74).

Volkswagen Combi Bay Window de 1978, 91 000 km, carte grise collection 2 places (voir circulaire de 1987 accordant plus de places assises toujours valable). Équipé 1 couchage pour deux + hamac + haut vent moteur 1600 S travaux carrosserie peinture fait par professionnel. Prix : 19 900 €. Tél.: 06 62 07 92 84, domi17_17@hotmail.com (dépt. 17).

Volkswagen Golf 1,8l carburation, cabriolet Karmann de 1985, 180 000 km, très bon état, factures, noire peinture neuve, très propre. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Volkswagen Golf 3 GTi, sans papiers, pompe de gavage HS, bon état, à débarrasser rapidement. Prix : 800 € à débattre. Tél.: 06 42 97 65 37 (dépt. 12).

PARTICULIERS DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net



Volkswagen Karmann coupé de 1970, 4 places, très beau, roule parfaitement avec son contrôle technique, belle carrosserie et belle peinture, pas de corrosion véhicule très sain, intérieur en très bon état, beaucoup de charme. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Achats autos

CITROËN

Citroën 2 CV caisse AK400, fourgonnette avec un châssis. Faire offre. Tél.: 06 76 99 63 73 (dépt. 56).

Citroën Ami 6 après 1967 en 12 volts, état exceptionnel, pas trop de km. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Citroën SM avec moteur DS. Faire offre. Tél.: 06 49 86 99 06 (dépt. 34).

PANHARD

Panhard 24 CT 09/1965 à 07/1967, bon état mécanique, révisée par spécialiste, ayant eu restauration complète récente ou sur les 15 dernières années. Faire offre. Tél.: 04 73 30 82 07 (dépt. 53).

PEUGEOT

Peugeot 504 et 505 berline ou break, tout état, déplacement partout en France. Tél.: 06 49 87 79 80 (dépt. 04).

RENAULT

Renault Juvaquatre fourgonnette non vitrée, préférence moteur latéral culbuté. Me déplace. Tél.: 06 77 34 55 52 (dépt. 38).

VOLVO

Volvo P1800 Jensen, P1800S, 1800 ES, en état d'origine ou à restaurer. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Ventes deux-roues

Alcyon 125 cm³ type 23 de 1951, restauré, manque juste couvercle boîte outils guidon à peindre. Prix : 1 400 €. Tél.: 06 23 21 23 73 (dépt. 21).

Aprilia RS 125 de 1999, 1re main, excellent état. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



BMW R60/6 de 1975, 99 000 km, état strictement d'origine, très belle, entièrement révisée ainsi que pneus et batterie neufs, moto soignée et entretenue. Prix : 7 300 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.



CZ JAWA 125 cc de 1968, 18 500 km, 1re main état strictement d'origine jamais repeinte, complète avec sa CG, moteur non bloqué, prévoir remise en route, jus remarquable. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Gitane de 1974, vélo de course avec accessoires. Prix : 100 €. Tél.: 02 35 56 73 94 (dépt. 76).

Harley-Davidson pièces Sportster Evo. 883, 1000, 1200, kit 1200 neuf, + cames + culasses allumage + bobine HT CDi, embrayage, carters, freins, compteur, cale-pieds, béquille, câbles commandes, bras oscillant. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Honda XR Enduro et SM 600, 400, 250 : pièces neuves, cylindres piston, vilebrequin, allumage, embrayage, boîte, carters, faisceau, freins kick, fourche, amortisseur + bras, etc. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Kawasaki 1100 ZZR de 1992, bon état, 62 000 km, noire, 2 pots Mig, 2 top cases, pneus bi-gomme neufs. Prix : 1 500 € à débattre. Tél.: 06 22 78 87 35 (dépt. 72).

Kawasaki 125 KMX de 1990, état d'origine. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Ventes deux-roues (suite)

Lambretta de 1957, triporteur, avec CG, très bon état, avec cabine toile. Bloc Lambretta filière marque Virax à peignes très bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane année 1924-1930 avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables alésage ø intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane pièces mobs motobécane de 1960 à 1985 : AV 88, AV 89, 92, 93, 94, 99Z 41 51, etc. Pièces, moteur, cylindre, piston, culasses, vilo, carters, carbus, roulements, joints, chaînes, pignons, phare, feu, selles + cycle, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Suzuki 850 GS : moteur pas bloqué, avec alternateur, démarreur, pas de carburateur. Tél.: 06 06 42 23 18 (dépt. 77).

Suzuki TS de 1970, moteur Idral 125 cm³, moteur Peugeot 125 cm³ triporteur, 1 roue 2,75x21, 20 €, remorque 90x130x70 flèche, 60 € + 1 magnéto de 3501. Tél.: 03 22 90 06 75 (dépt. 80).



Triumph 650 Bonneville T120 de 1974, 32 000 km, parfait état d'origine et entièrement révisée (moteur refait 3 500 km depuis) pneus batterie neufs, tout fonctionne. Prix : 8 200 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.



Ultima 350 cc de 1936, type B5X, mécanique entièrement revue ainsi que magnéto neuve, pneus et selle neufs, moto étant restée en jus d'origine, CG à jour. Prix : 7 900 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.



Vélocette 350 MAC de 1956, très belle moto avec mécanique entièrement refaite ainsi que magnéto, chromes et jantes exceptionnels, CG. Prix : 7 900 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.



Yamaha 1200 VMAX de 1993, 42 000 km, état d'origine et entièrement révisée, excellent état, option sissi bar. Prix : 5 300 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Yamaha 400 XJ, bon état, CG, 1 000 €. Yamaha 125 DTMX, 350 €. deux Honda 125 Rebelle, bon état, carte grise, 2 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).



Yamaha 500SR de 1992, 45 000 km, état proche du neuf et d'origine, jamais restaurée, entièrement révisée ainsi que pneus et batterie neufs, moteur du 500XT connu pour sa robustesse. Prix : 4 500 €. Tél.: 06 13 80 61 26 (dépt. 69). Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Achats deux-roues

Yamaha TW 200 : moteur 200 cm³ complet, ainsi qu'ensemble compteur. Tél.: 06 92 65 97 02 (dépt. 97).

Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 156 : optique Carello d'origine côté droit, bon état. Prix : 50 € port inclus. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

Alfa Romeo 33 de 1982 : maître-cylindre neuf emballé, réf. Bendix 132873B réf. Alfa 60749 853 pour 1,2l et 1,5l. Prix : 50 € port inclus. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

Alfa Romeo 33 : pare-brise avec joint, en bon état. Prix : 30 €. Tél.: 07 81 47 59 53 (dépt. 77).

Alfa Romeo Alfasud de 1977 : ailes AVG et AVD, phare AVD, feu ARG, calandre, radiateur, disques de freins AV, 1 joint de culasse, Alfasud Sprint 33 1490 cm³ alésage 84. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Alfa Romeo GTV6 2,5l de 1983 : arbre à cames Performance injecteur turbo amortisseur Koni échappement Alfa 90 2,0l compteur 2 ailes 3 portes radiateur 4 jantes alu. Tél.: 07 68 42 13 96 (dépt. 85).





ALPINE

Alpine A110 de 1970 : collecteur d'échappement 1600 S, disques, étriers AV/AR, cache-culbuteurs alu, jantes alu Mad'In 10x13 pour A110 1255 cm³, doc. techn. et CT mécan. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Alpine A110 de 1970 : pour jantes Gotti alu ou Mad'In voiles alu 5p x 13 et 4p x 13, intérieur extérieur bon état, prix bradé + 1 Gotti 073R 7p x 13 avec TB 15, prix à saisir. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A110 ou R8G de 1968 : 1 jeu pipes admission R8G 1100G ou 1300 G ou R5 Alpine + un cache-culbuteur R5 Alpine d'origine. Prix bradé. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A110 : bougies d'époque Champion N62R, N60R, N57R, Marchal 34S, H33RG, rupteur condensateur, tête Rotor Ducellier, pipe adm V85 pour 40DCOE. Tél.: 06 43 77 69 22, soir (dépt. 95).

Alpine A310 1600 4 cyl. de 1972/1976 : becquet AR G4 + glace custode AR D + répétiteurs clignotants d'ailes (Italie) + pneu XVS 250x70R13 AR + rétro int. + plaquettes AV. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 1976/1986 : tubes d'eau inox, partie poutre, + pompe à eau + mécanisme d'embrayage "Verto 235 DBR" + kit embrayage Valeo 235 DBR, complet neuf. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 de 1981/1986 : pneus Michelin TRX M+S 45, hiver 190x55-340 et 220x55-365 + 4 jantes TRX origine, se monte aussi sur Renault 5 turbo. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 de 1981/1986 : rotule + biellette direction, neuf, + 2 ventilateurs occasion, + radiateur chauffage, état neuf + tubes acier ø60 de châssis AV neuf. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 : mano température huile + éclairage feu AR + sabots d'ailes AR + AB Marchal Starlux 900 + AB Cibié 45 neuf commande de rétros élect. + poignée, frein à main + divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

AUDI



Audi A3 1,9l TDi de 1997, 130 ch, jantes TBÉ, type 55, valeur 600 € + pneus Michelin 2 000 km + boîte 240 000 km, 800 €. Tél.: 06 74 89 61 47 (dépt. 34).

Audi 80 : 2 moteurs et boîtes, environ 135 000 km et 235 000 km + carross. + accessoires, échange poss. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Audi moteur 20 soupapes, culasse et bloc embiellé, faible kilométrage. Faire offre. Tél.: 06 15 54 43 63 (dépt. 49).

AUSTIN

Austin 1300 : moteur boîte complet, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

BMW

BMW 320 de 1982 : 1 volant, 1 colonne de direction, 1 support filtre à air. Prix : 30 € le tout. Tél.: 06 41 44 52 82 (dépt. 49).

BMW 320 i E30 : lot pièces, boîtier électronique d'allumage Bosch, réf. 0280001301, check liste tableau de bord Neiman, commodo D et G, montre, interrupteurs warning, centr. coffre cde de chauff., crémaillère de direction. 120 € le lot. Tél.: 07 81 47 59 53 (dépt. 77).

BMW de 1964 à 1996 : pièces, moteurs boîte, pont 1600, 1800, 2000, 1602, 2002, 2500, 2800, 3,3l, 30 CSi, 633 CSi série 5 E12, E28, E34, M5, M3 et E30, 316, 318i, 320i, 323i, 325i, 325iX, 324D, 324TD. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

BMW E30 : sièges avant Recaro cuir noir origine, état neuf + 4 jantes alu BBS 6x14 origine BMW 635 + pneus ok 2 jtes alu BBS 6x13 BMW 2002 état neuf. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

BMW M3 4 cyl. : vilebrequin cote origine. Tél.: 06 15 54 43 63 (dépt. 49).

CITROËN

Citroën 2 CV : attelage bon état. Prix : 100 €. Tél.: 06 30 17 54 32 (dépt. 31).

Citroën 2 CV : toutes pièces, châssis en très bon état, portes, ailes, 2 caisses, capots, avec carte grise. Faire offre. Tél.: 06 51 45 50 42, herve.yvrard@free.fr (dépt. 38).

Citroën 2 CV fourgonnette : aile AR petites ondes droite neuve, rouille superficielle gauche, d'origine. Prix : 40 € les deux. Tél.: 06 13 35 22 75, soir (dépt. 94).

Citroën 2 CV grise : porte hayon AR. Prix : 15 €. Tél.: 06 27 58 66 18 (dépt. 57).

Citroën 2 CV : banquettes AV/AR et siège ossature seule. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).



Citroën 2 CV : pare-buffle AV/AR, 180 €. Enjoliveur 2 CV Gala, bon état, 100 €. Prix : 180 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Citroën 5 HP : jantes. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Citroën 5 CV et Traction : démarreurs 30 € et 60 €. Calandre Traction 15 CV, 90 €. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Citroën 5 CV Torpedo 2 places de 1922 : montants pare-brise + supports, boîte de vitesse, démarreur, couronne, carbu bronze magnéto collection échapp. carter distrib. + divers. Tél.: 06 62 18 59 05 (dépt. 81).

Citroën Ami 6 : capot, aile AV, portes hayon, face AV, pare-chocs, banquette fixe rabattable, siège AV, compteur, clignotant. Tél.: 06 84 06 52 77, jc.marciniak@wanadoo.fr (dépt. 93).

Citroën Ami 6 : tissus feuille de houx noisette origine, 25 € le mètre en 130. Tél.: 06 13 35 22 75 (dépt. 94).

Citroën Ami 8 : boîte de vitesses, freins à disques. Prix : 70 €. Tél.: 04 92 84 30 82 (dépt. 04).

Citroën Ami 8 : capot aile AV, portes, coffre, hayon, face AV, pare-brise, banquette AR, volant moteur essuie-glace. Tél.: 06 84 06 52 77, jc.marciniak@wanadoo.fr (dépt. 93).

Citroën Ami 8 : portes AVD/ARD, 230 € pièce (neuves). Optiques neufs, 120 € pièce. Capot, ailes, porte occasion, collecteur admission échappement neuf, 120 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).



Ventes pièces (suite)

CITROËN

Citroën B14 de 1928 : bloc moteur, phare, levier de vitesse + divers. 300 € le lot. Tél.: 06 71 58 81 01 (dépt. 44).

Citroën B14 : moteur boîte complet. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Citroën C25 turbo diesel : boîte de vitesses 1992/1993. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën CX de 1976 : 4 calandres, très bon état. Prix : 25 € pièce. Tél.: 06 43 53 06 76 (dépt. 08).

Citroën DSuper de 1972 : capot AV, ailes AR, radiateur, optiques feux AV/AR toit, moteur boîte 5 vitesses pour pièces chromes diverses, etc. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Citroën DS : moteur 11 cv complet, 1 boîte 4 vitesses, 1 boîte 5 v + 2 roues avec écrou central, + jantes 5 trous, échange possible contre intérieur DS ou aile, portière. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën DS : phares boule LP Cibié et Marchal, état neuf, cercles phares origine neufs, silencieux AR occasion. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Citroën LN : moteur boîte de vitesses, 100 €. Transmissions, 50 €. Ligne échappement, 50 €. Pivots complets + freins et amortisseurs, 50 €. Tél.: 07 71 82 92 46 (dépt. 14).

Citroën moteurs CX2000 2200 carbu de 1977, BX 1,4l carbu 5 vitesses, BX 1,6l XMV6 injection AX diesel CX/C25 diesel de 1986. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Citroën Rosalie 10 cv : moteur BV radiateur jantes Citröen C4 support de roue de secours, culasse, joint de culasse. Tél.: 04 68 81 14 30 ou 06 24 72 40 84 (dépt. 66).

Citroën Traction 11 : commodo, radiateur BL, tube échappements sortie collecteur, 2 kits soufflets, cardans neuf, 1 carter, BV, 1 différentiel, 1 couple conique, 2 moyeux AR BL, 1 béquille malle bombée. Tél.: 02 43 68 34 81 (dépt. 53).

Citroën Traction 11 cv 15/6 : phares Cibié neufs, Marchal à barrettes antibrouillard 630-670, 2 phares 391, antibrouillard rectangulaire, calandre B et BL. Tél.: 01 34 74 07 45 (dépt. 78).

Citroën Traction : 4 jantes Pilote, 300 €. 3 enjoliveurs, 50 €. 4 enjoliveurs pour 2 CV Gala, 100 €. 3 jantes 145x13. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Citroën train AV 2 CV, 30 €. Porte roue 2 CV Camionnette, 60 €. Bobine 2 CV, 5 €. 2 déflecteurs porte Traction, 50 €. 1 phare CX, 30 €. 4 enjoliveurs DS, 40 €. Compteur 3 CV, 15 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Citroën type H : porte AVD, pot d'échappement, panneau inférieur côté G + diverses pièces neuves origine. Tél.: 06 13 35 22 75, soir (dépt. 94).

Citroën Xantia 2.0 HDi Exclusive de 1998 : 2 optiques avec clignotants. Prix : 40 €. Tél.: 06 06 66 49 50 (dépt. 54).

Citroën Xantia XM de 1997 : pièces mécaniques et carrosserie. Tél.: 00 41 795 81 12 60, Suisse.

Citroën XM ou DB7 : 2 rétroviseurs électriques. Tél.: 06 95 16 57 57 (dépt. 69).

DE DION BOUTON

De Dion Bouton Magnéto Vigtrix type V14 4CL Voltex RB type L06 tourne à gauche. Prix : 260 € avec port. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

DELAHAYE

Delahaye moteur 135, bon état de marche. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

DONNET-ZEDEL

Donnet-Zedel : calandre cuivre, années 20, marque Gallay-Meudon/Oise, bon état mais encrassée. Prix : 120 € à débattre. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

FIAT

Fiat 1300 de 1963 : moteur avec carburateur + delco + pompe à essence + embrayage. Prix : 150 €. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Fiat 600 : boîte et capot AR, pour Fiat 500 : moteur et vitres, enjoliveurs de roues pour Panhard 24 CT et PL17, épaves avec CG, petite remorque Michelin à restaurer. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Fiat 850 coupé de 1963 : radiateur cuivre, très bon état. Prix : 60 €. Tél.: 06 43 53 06 96 (dépt. 08).

Fiat Dino de 1968 : moteur 6 cyl. Dino Ferrari, 1 tête d'allumeur d'origine marquée Magneti Marelli très peu servie. Prix : 150 €. Tél.: 06 11 68 52 74 (dépt. 22).

Fiat Ritmo de 1982 1er modèle : pare-chocs arrière, bon état. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

FORD

Ford A : 6 jantes à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Ford boîte 4 vitesses, Escort, Taunus et Capri V4 1,7l, Sierra essence 5 vitesses, Sierra diesel 2,3l, Scorpio 2,5l turbo diesel, Transit diesel de 1973. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Ford Consul 315 de 1961 : moteur démonté Delco, pompe à eau et pompe à essence pour pièces. Prix : 200 €. Tél.: 06 33 47 14 42 ou 02 43 89 85 49 (dépt. 72).

Ford Fiesta XR2 : pièces neuves, embrayage complet Sachs renforcé, freins complets, volant sport, 12 bougies avec faisceau, filtres huile + essence, huiles Motul 300V et divers. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Ford Sierra : plaque réfléchissante à fixer entre les feux AR neuve jamais posée. Envoi possible frais de port en sus. Prix : 250 €. Tél.: 06 62 45 39 07 (dépt. 22).

Ford XR3i de 1987 : portes, hayon, optiques, feux, rétro, intérieur, boîte, jantes alu. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

GRANDIN

Grandin Dallas de 1993 : hard-top d'origine en résine, bon état. Prix : 500 €. Tél.: 06 45 61 25 51 (dépt. 03).

HOTCHKISS

Hotchkiss AM2 : moteur BV pont pour pièces. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

INNOCENTI

Innocenti Detomaso : 6 jantes alu, à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

LAND ROVER

Land Rover 109 de 1972 : boîte + transfert, 350 €. Optiques neufs Cibié ou Marchal, 20 € pièce. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

MATRA

Matra Djet de 1964 : boîte à eau, grille capot, cache culbuteur, essuie-glaces, freins AV/AR, serrures, doc. technique, livret entretien. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

MERCEDES

Mercedes 220 D de 1974 : tableau de bord, Neiman, démarreur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Mercedes 230 de 1978 4 cyl. : boîte automatique 67 000 km, trains AV et AR, pont AR, tableau de bord, Neiman, porte ARD et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 280 SE de 1976 : culasse complète, pont AR, ailes AVG et D, capots AV et AR, porte AVG et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 300 GD 4x4 de 1983 : toutes pièces mécanique carrosserie roues complètes pompe inj. direction assistée, boîte de trans, pont AV, sièges AV/AR, etc. Tél.: 06 12 83 12 72 (dépt. 80).

MG

MG TD de 1952 : cinq jantes, livraison possible dépt. 03 - 71 - 58 - 63 - 42. Faire offre. Tél.: 06 81 95 86 15 (dépt. 03).

NSU

NSU 1000 cm^3 4 cyl. de 1963 : groupe moteur complet avec BV démarreur, pour pièces. Prix : 300 €. Tél.: 06 43 53 06 96 (dépt. 08).

OPEL

Opel GT 2 portes de 1972 : compteur vitesses. Prix : 100 €. Tél.: 06 92 65 97 02 (dépt. 97).





Opel Kadett de 1990, essence 1200 moteur complet carbu + boîte de vitesses + cardans + train avant 33 158 km certifiés. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Opel Manta B de 1975 à 1989, pièces SR, GT, GTE, GSi Fréquelin, 2 capots, allumeur + module + bobine HT, pompes à eau, freins, maître-cylindre, filtres, 4 jeux de bougies + diverses pièces, et huiles de synthèse, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

PANHARD

Panhard PL17 : paire feux AR plastique. 30 €. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

PEUGEOT

Peugeot 104 ZS de 1979 : volant origine, très bon état. Prix : 30 €. Tél.: 06 33 47 00 41 (dépt. 38).

Peugeot 177 : châssis complet, moteur, BV, pont, train AV. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Peugeot 201 4 portes : 2 ailes AR, 60 €, 4 jantes 13x45, 30 €. Feux rouges 204, 304, 5 €. Pièces pompe à vide 504, 10 €. Phares antibrouillard 406 S1, 20 €. Bois tableau de bord, 20 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Peugeot 202 : moteur avec Delco, volant moteur, pompe essence était montée sur moto, pompe pompier 150 h de marche. 500 €. Tél.: 06 89 68 80 80 (dépt. 69).

Peugeot 203 : pièces, câble de compteur, pare-brise en bon état, baguettes ailes AV/ARG, baguettes portières et calandre, Robri ailes ARG. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 203/403 : 2 roues 165 380 occasion pneus anciens Michelin en bon état. Prix : 50 € les deux. Tél.: 06 13 35 22 75, soir (dépt. 94).

Peugeot 204 break : porte ARG nue en apprêt, 70 €. Feux AV neufs, cabochon AR. RTA documents techniques. Tél.: 06 84 06 52 77, jc.marciniak@wanadoo.fr (dépt. 93).

Peugeot 204 Coupé de 1968 : nécessaire de réparation, étrier de frein, joint neuf, jantes 204 + 304, feux AR 304, quelques pièces, éch. poss. Plus pièces 4L et 2 CV. Tél.: 04 77 24 51 11 (dépt. 42).

Peugeot 205 CTi : deux jantes alu. Prix : 60 € l'unité, 100 € les deux. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GL de 1984 : pièces mécaniques et tôlerie, phares, feux moteur à plat. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GTi 1900 : moteur complet, pièces, accessoires. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 XS : moteur complet. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 306 : 1 siège avant passager parfait état année 1994. Prix : 30 €. Tél.: 06 37 70 08 14 (dépt. 69).

Peugeot 403 8 cv : BV + amortisseurs avant + crémaillère. Prix : 80 €. Tél.: 04 92 84 30 82 (dépt. 04).

Peugeot 403 : 1 grille de calandre. Prix : 60 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Peugeot 403 : kit embrayage coupleur Jaeger + train AV arrière avant + boîte de vitesses. Tél.: 06 04 41 72 72 (dépt. 88).



Ventes pièces (suite)

PEUGEOT

Peugeot 403 : nombreuses pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 03 21 39 79 22 ou 06 74 30 81 42 (dépt. 62).

Peugeot 404 cabriolet : une aile AR droite, neuve. Prix : 450 €. Tél.: 02 96 45 56 17, HR (dépt. 22).

Peugeot 404 D Familiale : lot pièces occasion, moteur Inden. + boîte de vitesses, démarreur Ducelier, Paris-R. + pièces neuves freins + lot divers 404 années 70 env. Tout le lot à débarrasser. Tél.: 04 66 55 05 23 ou 06 70 65 15 06 (dépt. 30).

Peugeot 404 pick up de 1978 : moteur Indenor 88 refait 10 000 km réels, nombreuses pièces, boîte phares + pièces détachées à prendre sur plateau. Prix : 500 €. Tél.: 06 48 99 07 12 (dépt. 34).

Peugeot 404 : pompe à eau, refaite à neuf, peu servie, avec ventilateur. Prix : 60 €. Tél.: 06 33 96 13 11 (dépt. 40).

Peugeot 404 : tôle AR verticale entre ailes arrière jusqu'à 1966, porte AVG en apprêt réf. : 724310. Tél.: 06 84 06 52 77, jc.marciniak@wanadoo.fr (dépt. 93).

Peugeot 405 diesel : disques freins avant. Prix : 70 € les deux. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 405 : 5 jantes. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 406 de 1995 : attelage neuf avec faisceau électrique + poids tractable 1 500 kg. Prix : 90 €. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Peugeot 504 berline : porte coffre. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Peugeot 504 coupé : 4 jantes alu Epoxy 14 p. 500 €, pièces 504 coupé série 1, pièces 505 turbo inj. Tél.: 05 49 94 00 51 (dépt. 79).

Peugeot 504 : radiateur bon état, restauré en 1980. Prix : 60 €. Tél.: 06 84 06 52 77, jc.marciniak@wanadoo.fr (dépt. 93).

Peugeot 504 D : moteur boîte non bloqués. 250 €. Tél.: 06 85 51 88 63 ou 06 31 44 45 37 (dépt. 72).

Peugeot 605 de 1998 : 2 jantes alu d'origine. Prix : 60 €. Tél.: 06 95 16 57 57 (dépt. 69).

Peugeot amortisseurs Koni neufs arrière Peugeot 404 break, 504 break, 504 Dangel, 304, arrière 1973 à 1977, berline break et cabriolet 305 arrière 1982 à 1985. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Peugeot radiateur pour moteur D3A, bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

PORSCHE

Porsche 911 : cause place, liquide stock pièces 3l et 3,2l de 1982 à 1989, excepté moteur et BV, liste sur demande, + docs technique. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Porsche 944 : pièces 8 et 16 soupapes, jantes ø15, culasse, boîtier, débitmètre, démarreur, alternateur, boîte de vitesses, trains AV et AR, portes gauche et droite, passage de roue avant droit neuf et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

RENAULT

Renault 4 CV : 2 moteurs refaits à neuf. Prix : 2 000 € pièce, livraison possible. Tél.: 06 25 41 30 72 (dépt. 75).

Renault 4 CV : BV 314, 318, traverse AV/AR, galerie toit alu Saprar Jerrican ess roue secours, feux AR Scintex, ailes ARG/ARD, capot AV/AR, tambours AV/AR rectif 52. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault 4 CV : carrosserie 6 portes AR. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Renault 4 CV : galerie porte tout Lefol en alu. Prix : 20 €. Tél.: 06 13 35 22 75, soir (dépt. 94).

Renault 4 CV : train avant complet modifié, frein à disque R8 BV 4 vitesses type 330, freins à disque, réservoir modifié pour montage de l'ensemble. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).

Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, crémaillère de direction, vase d'expansion, portes AR et AVD pour R4 fourgonnette, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Renault 4 L : crochet d'attelage, 50 €. Je donne en plus 2 clignotants avant complets. Tél.: 07 81 47 59 53 (dépt. 77).

Renault 5 Alpine Atmo de 1978 : 1 AAC très bon état, 1 allumeur, 1 culasse, 4 chemises pistons bielle, 2 vilebrequins tige culbu poussoir et divers. Tél.: 04 74 69 40 98 (dépt. 69).

Renault 5 Alpine turbo : 5 jantes à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault 5 ou Super 5 : 1 lunette AR. Tél.: 06 41 44 52 82 (dépt. 49).

Renault 5, R8, R12, R16 : crics. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glace, phares, clignotants, plaquettes. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 6 TL 1181 phase 2 : pièces et MR, et PR. Tél.: 06 38 65 20 60 (dépt. 78).

Renault 8 Gordini de 1967 : optiques gros et petits + cuvelages, + poignée passager + support moteur vrai + tube renfort origine, pipes admission, 1100G, 1300, Triplex. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8 Gordini de 1970 : disques et freins AV/AR, cache culbuteurs, collecteur de filtre à air, CT mécan, CT électr, docs techn. + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Renault 8 Gordini : 1 couple conique + pignonnerie complète, 1 pompe à huile. Tél.: 04 74 69 40 98 (dépt. 69).

Renault 8 Major : culasse avec pompe à reau, 40 €. Crémaillère de direction, 30 €. Je donne en plus 2 durits de radiateur neuves. Tél.: 07 81 47 59 53 (dépt. 77).

Renault 9, 11 zender turbo : calandre neuve jamais posée avec longues portées supplémentaires, pour série 1, envoi possible frais de port compris. Prix : 156 €. Tél.: 06 62 45 39 07 (dépt. 22).

Renault 11 de 1988 : moteur boîte 1er modèle complet sauf carbu, pare-chocs AV, phares AV, feu ARD, le tout bon état. Prix : 150 €. Tél.: 06 20 92 00 32 (dépt. 38).

Renault 11 turbo : moteur. Faire offre. Tél.: 06 42 34 23 22 (dépt. 54).

Renault 12 : porte AVD, pare-chocs AV, réservoir, cardans. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 12 Gordini de 1971 : face avant nue découpe propre + marmite, phare + pare-chocs AV/AR + boîte course pièces, moteur et boîte. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 12 Gordini de 1974 : tableau de bord complet, très bon état, manque bouches aération et boîte à gants. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 92 65 97 02 (dépt. 97).

Renault 12 Gordini de 1972 : 2 jeux bon état bielles R12 1600S + 2 vilebrequins + volants moteur + pistons origine en T565 à bas prix à voir. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 12 TL/TS années 1969 à 1980 : pièces, volant Sport, kit freins AR, maître-cylindre neufs, 3 jeux de bougies, filtres huile et essence x 4, longues portées Cibié, + divers et lot huiles Elf, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Renault 12, R15 : 1 boîte vitesses. Prix : 120 €. Tél.: 04 74 69 40 98 (dépt. 69).

Renault 14 TL : joint de pare-brise neuf sous emballage d'origine. Prix : 40 € + port. Tél.: 05 65 11 43 34 (dépt. 46).





Renault 16 : 1 pare-brise avant. Tél.: 06 41 44 52 82 (dépt. 49).

Renault 16 : boîte, culasse, Delco, démarreur, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 16 TX : phares AVG et longue portée G origine, tableau de bord complet, 1 verre clignotant, galerie toit origine. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault 17 TL : 2 culasses, 100 € les deux, 1 boîtier injection pour R17 Gordini. Tél.: 04 74 69 40 98 (dépt. 69).

Renault 18 et Fuego turbo : allumage électronique réf. : RE-023. 50 €. Tél.: 07 81 47 59 53 (dépt. 77).

Renault 18 GTS : capot AV/AR, 4 portières, moteur 1600 TS, boîte 5, pare-brise AV/AR, sièges AV, pare-chocs, attelage, divers, etc. À démonter sur place. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Renault 19 16S Chamade de 1992 : ailes AV, bas de caisse, portes complètes, chauffage, réservoir, tableau de bord, moquette, mécanisme/glace, moyeux, fusées. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault 20 : optiques, calandre, radiateur, compteur. Bon état. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 25, Clio, R19 : rétros électriques. R19, Clio, Super 5 : rétros manuels. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Alternateur Valeo neuf pour Trafic III fourg. L1H1, 1000, 1,6 l DCi Fourgon/ Van court tôle 16V 115 ch. Prix : 69 €. Tél.: 03 87 09 08 44 ou 06 27 58 66 12 (dépt. 57).

Renault amortisseurs Koni neufs pour R14 avant de 1979 à 1983, R18 avant de 1979 à 1983, R21 avant de 1986 à 1994, Trafic avant de 1980 à 1983. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault bagues étanchéité antifuites, sortie différentiel pour BV Renault 5 Turbo et Alpine Type UN, 369, 364 et 365. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Renault Clio 1,9l D : radiateur échange standard, phares AV, feux AR, clignotants, calandre. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Clio 2 phase 1 : 1 capot, 30 €. Clio 3 : 1 capot, 40 €. Tél.: 06 95 16 57 57 (dépt. 69).

Renault Clio de 1994 : moteur 1,9l diesel refait à neuf, pompe injection révisée, 2 étriers + 2 disques ventilés neufs, démarreur neuf, alternateur, 2 rétros extérieurs. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Renault Dauphine 1094 de 1964 : réservoir essence à nettoyer. Prix : 50 €. Tél.: 06 88 02 44 46 (dépt. 37).

Renault Dauphine : traverses AV/AR, BV 314 318 15, feux AR neufs, volant rouge, commodo, phare rouge, cache culbu Gord Ventoux chrome 4 jantes 5x5x13 tôle cache rad Gord. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault Estafette de 1979 : moteur 810 nombreuses pièces à récupérer, ouvrants, phares, alternateur, allumeur, boîte de vitesses. Prix : 250 €. Tél.: 06 48 99 07 12 (dépt. 34).

Renault Fuego ou R18 turbo ou R25 : boîte de vitesses NG3 011. Tél.: 03 87 78 33 78 ou 06 31 58 42 70 (dépt. 57).

Renault Fuego turbo de 1982 : hayon, jante alu GTS, turbo Garrett, disques freins AV et AR, 2 pneus, moteurs essuie phares, triangles inf, mâchoires freins MR246 MR218, 219, MR291, 292. Tél.: 07 80 51 86 75 (dépt. 41).

Renault Frégate : coffret chemises pistons origine, 200 €. Enjoliveurs de roues, pièces diverses, pont, capot, portes. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Renault moteurs très bon état, R6 TL 1108 cm³, R4 F6 1108 cm³, Estafette 1289 cm³, R14 TL de 1981, R5L 845 cm³ de 1982, R9 TC, R9 GTS de 1982, R18 diesel, Clio 1,4 L, 1,7 L, 1,8 L, R20 TX 2,2 L de 1983, Scenic 1,9 l DTi. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Renault Rodeo 5 1981/1986 : 2 ailes AR, 2 portes complètes, + 1 capot AV moyeux + fusées volants + très beau poster couleur orange 1,00x0,62 neuf. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault Super 5 de 1987, pour pièces. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Super 5 diesel de 1989 : toutes pièces détachées. Tél.: 06 10 35 24 34 (dépt. 51).

Renault Super 5 ou Express de 1983 : maître-cylindre neuf emballé réf. Bendix 131684B réf. Renault 7700724410. Prix : 30 € port compris. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

Renault pièces diverses, culasse R5 alpine turbo modifiée pour atmo, paire de carbu weber 40 DCOE, pompe à huile et essence, pare-chocs AV et AR pour 4/l, galerie le Portex pour Dauphine, pièces diverses pour Matra Djet. Faire offre. Tél.: 06 48 82 00 12, miccheljet5@gmail.com (dépt. 77).

SIMCA

Simca 1000 : 1 porte AVG. 40 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Simca 1300 : porte AV nue en apprêt Prix : 40 €. Tél.: 06 84 06 52 77, jc.marciniak@wanadoo.fr (dépt. 93).

Simca 1300 S/1500 S : porte coffre. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Simca 1301 SP : 1 aile avant droite. Prix : 60 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMEROS

Le sommaire détaillé des articles parus jusqu'au N° 209 est téléchargeable sur notre site http://gazoline.net

Ventes pièces (suite)

SIMCA

Simca 1301 : boîte de vitesses, pont AR, train AV et portes, moteur de 1000 de 1962 TBÉ, moteur boîte 1100 TBÉ, pièces Solara ailes gauche et droite, portes gauche et droite, capot, joints de culasse Simca tous modèles et pochettes. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Simca 8 1200 de 1951 : châssis et pont AR propres, ressorts, réservoir, portières AV/AR, capot + divers + radiateur, 1 suspension AV, amortisseurs neufs + différentes pièces GS. Prix à débattre. Tél.: 06 50 44 22 52 (dépt. 10).

Simca 1000 Rallye 2 : plaquettes de freins avant neuves. Prix : 40 €. Tél.: 06 72 62 25 41, filou.iz26@gmail.com (dépt. 26).

Simca Rallye 2 : deux sièges sans glissières. Prix : 200 € pièce. Tél.: 06 29 10 00 06, gibalou@hotmail.fr (dépt. 06).

SUZUKI

Suzuki : moteur 413, faible kilométrage. Tél.: 06 15 54 43 63 (dépt. 49).

Suzuki Swift : 2 jantes alu. Prix : 50 €. Tél.: 06 95 16 57 57 (dépt. 69).

TALBOT

Talbot Horizon diesel : diverses pièces . Tél.: 02 38 36 97 02 (dépt. 45).

Talbot Horizon : 4 portes hayon et capot. Prix : 100 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Talbot T15 LB châssis moteur pont BV Wilson. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Talbot Tagora diesel : toutes pièces à démonter sur place. Tél.: 02 38 36 97 02 (dépt. 45).

TRIUMPH

Triumph Spitfire MK4 : crémaillère, pare-brise, train AR, porte gauche, divers. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Triumph Spitfire : moteur d'essuie glaces, triumph 2 vitesses neuf. Origine Inde. Prix : 110 € port compris. Tél.: 06 26 96 03 99 (dépt. 95).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf 1 : colonne de direction + Neiman, 30 €. + 2 feux AR grand modèle, 40 € + porte D Golf 3, 40 €. 1 pare-chocs AV Golf VR6, 50 €. Tél.: 06 95 16 57 57 (dépt. 69).

Volkswagen Golf 3 ou Transporter T4 : moteur 1,9l TDi turbo neuf. Prix : 300 €. Tél.: 06 84 79 62 65 (dépt. 79).

Volkswagen Golf 3 : moteur-boîte essence, type ABS 1,8l, 90 ch, boîte type 020/M5, calculateur électronique, 17 000 km. Prix : 250 €. Tél.: 06 84 79 62 65 (dépt. 79).

Volkswagen Golf : 1 pot échappement Devil, bon état. Prix : 50 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

VOLVO

Volvo 122 : jantes, collecteur échappement + admission, calandre 67 neuve vitrage, berceau AV, pompe essence, tambours, disques, cerclo volant, sellerie. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 140 : enjoliveurs jante, Neiman, maître-cylindre frein + 2 étriers neufs, 2 SU HS6 + 2 SU HIF reconditionnés à neuf, 2 Solex 40 ADDHE, très bon état, moteur B18B occasion bon état. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 1800 ES de 1973 : boîtier injection + faisceau, portes, collecteur adm. + échappement, butoirs AR neuf, Neiman, radiateur chauff, rétroviseurs ext, jantes. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 1800 ES de 1973 : vitrage complet + chromes, console centrale, poignées int. + ext, manivelles lève-glaces, compteurs, réservoir, feux AR, pare-chocs, Servo F. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 240 break : démarreur, alternateur, portes, jantes alu 242 GT, jantes tôles + enjoliveurs, accessoires moteur B200E + 230E, centre pont, instrument TB. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 340 : optiques, radiateur, rétro ext, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV/AR + joints, tambours, fusées, triangles, boîtier direction, arbre transmission, poignées. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 544 : aile ARD, capot, malle AR, radiateur chauff, ventilateur chauff, mécanisme essuie glace, enjoliveur pare-brise + lunette AR, réservoir. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo break 740/850/V70 : ailes AV, vitres, hayon AR, capot, moteur lève-vitre, essuie-glace AV + AR, feux AV + AR, jantes alu 15+ 16, volants, boîte 5 diesel. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo diverses ceintures de sécurité et divers (indispensable pour contrôle technique). Prix : 50 € pièce. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Volvo P1800 de 1965 : compteur température capillaire neuf, compte-tours neuf, vitrage, portes, radiateur chauff, pont, poignées int. + ext, jantes, crémaillère. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo P1800 de 1965 : rétro int, refroidissement huile, crémaillères vitre, déflecteurs, volant, tous les compteurs, bas tableau de bord, prise air chromée, jante. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

DIVERS

Carburateurs plusieurs de 22 à 34 Solex, plus carbu Weber 30 iBA 36 DCNVH 5/101/36 iD F 44 AOK vertical Golf 1 066129025J, et Honda Civic tous très bon état. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Carburateurs Simca 5, 30 €. Weber avec pipe admission 32DRT, 40 €. Pipe admission carbu 36TLP, 40 €. Carbu échappement admission 32 DAR, 40 €. S02FX E32 PBIC, 30 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Carburateurs Solex DC vertical ø32/34 neuf + carbu Solex ø32 Eisa A neuf, + carbu Solex ø34 occasion + 2 cornets pour DC Weber 45 DCOE et divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Carburateurs Zénith 050, 20 € 32HF3, 40 €. 32iNR, 40 €. Sotronbe USA, 40 €. SOLEX 34pics6, 30 €, 28137, 40 €. Solex 32BIC 20A4 28 32 PDSIT4, 30 € pièce. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Carburateurs Zénith 26TH, 50 € à débattre. Décanteur Zénith cuve verre se monte avant le carbu, 20 €. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Electricité 2 magnétos Sev 4 cylindres refaites avec entraînement neuf. Prix : 80 € pièce, 150 € les 2. Tél.: 06 23 21 23 73 (dépt. 21).

Électricité démarreur Ducellier réf. 6109F 12v D3 neuf dents. Prix : 60 €. Tél.: 06 85 51 88 63 ou 06 31 44 45 37 (dépt. 72).

Moteur diesel lister 30 cv à 1500 tr/mn type HR3, refroidi par air en état de fonctionnement. 300 €. Tél.: 06 83 02 22 70 (dépt. 58).

Moteurs Bernard W10 sur brouette, Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 1 jante alu Delta Mics largeur intérieure : 147 mm en bon état. 250 €. Tél.: 06 23 81 65 75, gibalou@hotmail.fr (dépt. 04).

Pneumatiques 1 pneu 165/13 Kleber V12 tube type neuf. Prix : 40 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Pneumatiques 2 pneus Continental neufs 185/65/15, 70 € + 2 Kléber neufs 185/65/15, 70 €. 2 Michelin hiver usure 20% 175/65/14, 60 €, 1 XZX 145/13 neuf, 20 €. Tél.: 06 95 16 57 57 (dépt. 69).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 +un 185x400. 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 4 jantes Gotti bi métal 13 pouces : largeur intérieur 140 mm. voile refait pour recevoir pneu tubeless, pour A110, R8G, etc. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 23 81 65 75, gibalou@hotmail.fr (dépt. 06).

Pneumatiques 5 jantes 13x45, auto anciennes. 3 jantes Citroën 3 CV. Tél.: 06 41 44 52 82 (dépt. 49).

Pneumatiques 5 pneus neufs marque Zeetex 155/80/13 79T. 200 €. Tél.: 06 49 37 88 86 (dépt. 59).

Pneumatiques 5 roues pour Citroën Traction 11 BL dont 3 avec pneus neufs Michelin X 165-400. Prix : 550 € le tout. Tél.: 06 87 94 52 56 (dépt. 59).

Pneumatiques 2 145-15, 2 155-15, 2 185-15, 2 180-15, 1 140-40, neufs. Tél.: 06 40 12 13 40 (dépt. 21).

Pneumatiques jante Dunlop alu R12 R16, 504, 80 € pièce. Jante Amil 504 Coupé, 80 €. Jante Ford Granada Simca 1100 Bagheera, R5 Alpine, 80 €. GS alu Cottage, 100 € pièce + divers. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Pneumatiques jantes alu : 1 R5 Alpine, 45 €. 2 Super 5 GT, 80 €. 4 R18 type 2, 150 €. 4 R11 GTX, 150 €. 4 R25 Baccara, 150 €. 2 Simca 1100 Ti, 80 €. 3 Peugeot 505, 120 €. 4 Clio, 150 €. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Pneumatiques Michelin 4 jantes tôle 150TR390 FH pour pneus TRX, 100 €. 1 pneu 185HR14 XVS, 25 €. Tél.: 06 07 04 16 24 (dépt. 58).

Pneumatiques pneus Mabor 185/65R14. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Ventes pièces (suite)

DIVERS

Pneumatiques pneus neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques un pneu Continental 215/75R16C, neuf. Tél.: 06 11 80 22 90 (dépt. 83).

Stock garage pièces neuves et occasion, années 70-90, Renault, Peugeot, Citroën, Mercedes, BMW, Fiat, filtres air huile essence gasoil, plaquettes et garnitures, bougies préchauffage, cardans, rétroviseurs, etc. Prix : 600 €. Tél.: 06 11 54 77 32 (dépt. 09).

Toit ouvrant neuf dimensions 761x380 mm avec plan Iceland. Prix : 65 €. Tél.: 06 84 06 52 77, jc.marciniak@wanadoo.fr (dépt. 93).

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 33 Imola 1,3l iE : sonde lambda centrale allumage injection capteur pression absolue, capteur pression de l'air électrovanne évaporation échappement. Tél.: 02 37 47 17 36 (dépt. 28).

CITROËN

Citroën B14G de 1927 : portes AR et pneus 13x45. Tél.: 06 33 96 13 11 (dépt. 40).



Citroën Rosalie 8 A de 1933 : toit pavillon cadre en bois cercle D1 bande métallique recouvert de Moleskine en BÉ, je me déplace. Tél.: 06 20 18 72 08 (dépt. 67).



Citroën un capot monobloc polyester ou tôle, pour ma 2 CV montée sur châssis d'Ami Super (moteur gsa), donc plus long de 7/8 cm et ailes élargies de 10 cm env. Un capot d'occasion, ou un ensemble capot + ailes en bon état m'intéresserait. Annonce sérieuse. Faire offre. Mail : phiez59@yahoo.fr (dépt. 59).

FORD

Ford Capri 2600 RS pompe injection Kugelfischer série B pour pièces. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Ford Granada 1977-1985 : lève-vitres électriques avant. Tél.: 06 33 50 53 54 (dépt. 84).

MATRA

Matra 530 LX : 2 culasses moteur Ford V4 1700 de 1970 type avec bloc fermé. Faire offre. Tél.: 06 03 06 19 56 (dépt. 39).

MERCEDES

Mercedes 220D de 1974 : phare côté droit, avec enjoliveur rectangulaire. Tél.: 06 83 91 01 68 (dépt. 42).

OPEL

Opel Commodore de 1976 : 3 pipes d'admission pour carbu Weber ø 45 pour moteur 6 cyl. Opel Commodore avec ou sans carbus pour monter une Manta TE 2800 cc. Tél.: 06 92 65 97 02 (dépt. 97).

PEUGEOT

Peugeot 204 Coupé : face AR support, feux (tôle entre les 2 ailes) même à restaurer. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Peugeot 404 cabriolet : un anneau de support de phare neuf, réf. : 785205. Tél.: 02 96 45 56 17 (dépt. 22).

Peugeot 404 : lots pompes injection Kugelfischer Peugeot 404, Ford Capri RS, BMW, injecteurs Bosch DLO 20B. Tél.: 06 43 77 69 22 ou soir (dépt. 95).

RENAULT

Renault 8 : 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 8 ou 10 : commodo éclairage parfait état et reniflard huile R 16. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

Renault 12 TS de 1973 : portière ARG, bon état, prix sympa. Tél.: 06 78 30 02 73 (dépt. 61).

Renault allumeur Ducellier R230, R234, R267, Mano neuf type Veglia, Jaeger, compte-tours, compteur diamètre 100 Jaeger, pot Devil, pièces Ferry. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Renault Alpine : Weber 45 DCOE 68/69, 38/39, 62/63, pipe admission 1600 modèle sans bride, jante Delta Mic, guillotine pour moteur 1600. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Renault Dauphine : boîte 4 V type 330. Tél.: 02 98 73 38 52 (dépt. 29).

SIMCA

Simca 1000 Rallye 2 de 1976 : deux étriers de freins ATE AV en bon état. Faire offre. Tél.: 02 38 32 03 78 (dépt. 45).

Simca Aronde Grand Large de 1955 : joint caoutchouc de vitre latérale. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

DIVERS

Moteur Bernard avec pompe à eau incorporée. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Ventes Utilitaires

Berliet nacelle Knorr 380 diesel de 1977 14 m (ex EDF), moteur tournant, carte grise, à remettre en état. Prix : 3 500 € à débattre. Tél.: 05 49 94 00 51 (dépt. 79).



Camion SPA militaire italien de 1942, en état de marche. Prix : 17 000 €. Tél.: 03 85 84 04 02, Jeanclaude.ciroux@sfr.fr (dépt. 71).

Citroën HY de 1972, diesel, 8 cv Indenor, CG normale, CT OK, état d'origine préservé, quelques finitions à prévoir. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 85 56 91 32 (dépt. 71).

Ford Canada 4x4, sans caisse AR mais complet, avec CGDIAGR à mon nom, 4 000 €. Châssis Munga avec 4 pneus profil US, bon état, 350 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Mercedes 307 D : 1 moteur, 1 train avant. 207 D : 1 moteur, 1 pont AR. Tél.: 03 85 54 72 11, le soir (dépt. 21).

Pneumatiques deux 19.400 XCA,, trois 19 400 Goodyear, un 650.16, un 700 16, + un 750 16, un 750 20, + trois Dunlop 205 75 16. Tél.: 06 40 12 13 40 (dépt. 21).

Renault JK75 de 1982 : boîte ZF moteur 720 se monte sur TP3 et autres anciennes dépanneuses, 600 € + cabine se monte/TRM2000. Prix : 500 €. Tél.: 06 48 99 07 12 (dépt. 34).

Renault Trafic de 1984, essence, 158 000 km, type 1400, boîte 5 vitesses, châssis cabine carte grise plateau. Prix : 3 500 € à déb. Tél.: 05 49 94 00 51 (dépt. 79).

Saviem SG2 diesel de 1977 : boîte de vitesses et moteur type 712, très bon état, réservoir, porte latérale neuve, tambours de freins neufs et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Volkswagen LT28D de 1978, CG, 60 083 km compteur arrêté tournant et à l'abri depuis 20 ans, à remettre en état. Échange possible. Prix : 800 €. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Volkswagen LT35 de 1980, fourgon aménagé, classe collection (distribution freins, diverses pièces changées, avec pare-buffle Pajero ou autre. Tél.: 06 45 55 73 04 (dépt. 33).

Volkswagen LT35 de 1985 : portes AVG et AVD, porte latérale, portes ARG et ARD, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Le bulletin d'abonnement est en page 115



Volkswagen T3 Bus, à restaurer, CG 2pl, équipé camping-car, sans moteur diesel, avec Golf SDi diesel (pour moteur). Prix : 1 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Utilitaires

Renault Estafette Alouette, en TBÉ. Tél.: 06 46 00 01 02 (dépt. 79).

Ventes Caravanes

Caravane pliante toile sans marque style La Bohème, années 50, à restaurer sur une belle base. La toile qui se déplie n'est pas coupée mais a des micro-trous. Pneus 400-10, roue de secours, roue Jockey, intérieur complet. Prix : 400 €. Tél.: 06 70 01 43 69, lumpeugeot@laposte.net (dépt. 37).

Jante pneus, l'ensemble jamais monté neuf, dimensions 145 305 145x12 Michelin. Prix : 100 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).



Welcome Caravette de 1969, bel état d'origine, très bel intérieur, « roule » très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ventes Remorques



Erka de 1990, 350 kg, refaite à neuf électricité + feux neufs ridelles bâche neuve. Prix : 250 €. Tél.: 06 15 24 04 34, guilloundre@hotmail.fr (dépt. 92).

Ventes Tracteurs

Ferguson de 1953 : vilebrequin moteur diesel, 4 cylindres gris et rouge, très bon état. Tél.: 06 43 53 06 96 (dépt. 08).

Ford 4100 de 1979, à réparer. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 31 48 74 44 (dépt. 61).

Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Mini tracteur collection, moteur Honda à remonter. Tél.: 06 30 53 82 91 (dépt. 26).

Pneumatiques 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autre. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pony 812 essence complet, sans carte grise. Prix : 400 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Pony attelage plus charrue, démarreur dynamo 6v culasse et diverses pièces. Faire offre. Tél.: 06 18 27 55 07 (dépt. 03).

Renault de 1957, en pièces ou complets, modèles 9042, 3041, 7012, 3046. Tél.: 06 72 52 89 72 (dépt. 63).

Renault Super 3 : crochet d'attelage. 50 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Sambron baby benne RV moteur neuf révisé bon état. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 30 53 82 91, HR (dépt. 26).

Staub motoculteur, type 7000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Staub W610 de 1960, gros motoculteur, 10 cv, moteur Bernard W610, charrue double D et G, plus fraise, très peu servie, bon état. Prix : 680 €. Tél.: 06 30 53 82 91 (dépt. 26).

Arrache moyeux Facom hydraulique U10 BLS dans sa boîte portable. U10 ST état neuf, Facom mécanique 3 branches U27AS3, auto laveuse eau chaude et froide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motoculteur Staub week-end de 1966, 50 €. Motoculteur Staub PPX roto, 200 €. Motoculteur Staub PP 6 roto, 350 €. Charrue + roues PP6, 300 €. Roue PPX, 100 €, pièces diverses Staub. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 cv, état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pour tondeuse moteur Robin EH18V 6 cv 4 t. neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 cv fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Achats Tracteurs

Massey Fergusson de 1950 : pneus dimensions 9,5x28. Tél.: 06 92 65 97 02 (dépt. 97).

Échanges

Lambretta LD de 1954, restauré sur base 5 000 € contre petite voiture collection propre ou Golf 1 cabriolet, étudie toutes propositions. Tél.: 06 23 21 23 73 (dépt. 21).

Peugeot 504 D : un moteur et boîte contre moteur et boîte de Peugeot 404 automatique de 1973. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Remorque plateau Mecanorem 2 essieux dim. ht 6 m x 2,5 m utiles 4,5 mx1,95 m PTC 1,6 t. contre un essieu mêmes dim. PTC 1,5 t. environ. Tél.: 06 10 35 24 34 (dépt. 51).

Ventes Jouets-Miniatures

Miniatures Brumm. Prix : 10 € pièce. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Miniatures 4 Dinky Toys, en très bon état : Peugeot 404 (553), 60 €. De Soto Diplomat (545), 90 €. Mercèdes 190 SL (24H), 60 €. Rolls-Royce Silver Cloud (150), 90 €. ou 250 € les 4. Tél.: 06 32 90 55 05, francisdebail@orange.fr (dépt. 59).

Miniatures Dinky Supertoys : profileur Richier neuf avec sa boîte (Réf:886). Prix : 180 € + frais de port éventuels. Tél.: 06 32 90 55 05, francisdebail@orange.fr (dépt. 59).

Miniatures Dinky Toys : Grue Salev en excellent état Réf.: 50. Prix : 80 € + frais de port éventuels. Tél.: 06 32 90 55 05, francisdebail@orange.fr (dépt. 59).

Miniatures Norev 1/43e en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18e, Solido et Majorette. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Voitures et motos 1/18e et 1/43e. Liste sur demande. Faire offre. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Ventes Docs-Automobilia

Albums du Fanatique de l'Automobile, appelé "Fanauto" à partir des années 80, certaines années complètes, d'autres non. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

Catalogue Auto-Accessoires, av. Grande Armée, Paris, 112 pages, édition de 1922. Un autre 37 pages édition de 1927. Un autre 37 pages, édition de 1960. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Catalogue pièces détachées d'origine Renault Dauphine, bel état. Prix : 30 €. Tél.: 06 62 04 81 75 (dépt. 58).

Catalogue pièces détachées pour connaître jusqu'à la dernière vis de votre Alfa Romeo Montréal origine (copies) 535 pages avec illustrations. Prix : 80 €. Tél.: 06 30 06 42 32 (dépt. 23).

Collection sur Harley Davidson 30 à 35 livres, certains très gros et rares + nombreuses revues Esayrider Wild Freeway + HS, posters, calendriers, stikers, portes clés, etc. Prix intéressant. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Ensemble octogonal tableau de bord Renault Celta, couleur marron, compteur journalier, totalisateur, huile, direction, ampérage, montre, bon état. Prix : 150 €. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Étude technique propulsion des avions réaction par Snecma, réacteur Atar, édition 1957, 2 volumes, texte 212 pages, planches 110, bon état. Prix : 60 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Ventes Docs-Automobilia (suite)

Étude technique turbo réacteur Marbore 2 par turbo méca, 2 volumes, 75 pages, 80 planches, bon état, édition 1957. Prix : 60 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Livre Ferrari de route et rêve d'Antoine Prunet de 1980, 444 pages, 24,5 cm x 21,5 cm, 200 exemplaires imprimés. Prix : 50 € + port. Tél.: 04 66 80 95 38 (dépt. 30).

Livre usine pièces rechange, Citroën Ami 8, berline, break, modèles 1969/1971, 389 pages, planches, nomenclature, mécanique et carrosserie, bon état. Prix : 45 € port en sus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Magazines Action Auto Moto du n°1-1994 au n°72-2000, parfait état, reliés dans classeur par année. Prix : 100 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Magazines anciens de 1960 à 2003 : Échappement, Flat 6, Moteurs, Auto-Poche, Scratch, Sport Auto, Virage, RS Mag, Auto-Course, Auto-Pop. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Magazines diverses revues Expert Automobiles de 1970 à 2005, + diverses notices entretien par lot ou à l'unité. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Magazines Gazoline, anciens numéros, besoin de place, petit prix et revues diverses déco, livres, etc. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Magazines nombreux livres auto moto Renault, Peugeot, Citroën, Porsche, BMW, Lancia, américaine, Ferrari, Lamborghini, etc. Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki, Ossa, Bul Montesa KTM Scooter mob, cyclo. Harley, etc. + 4000 revues auto moto + pubs. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Manuel Volvo 1225, Manuel Rover 2000 à 2600, revue technique Triumph MK3, Auto Rétro 33 à 136 et 176 à 230. Faire offre. Tél.: 06 71 58 81 01 (dépt. 44).

Manuels entretien pour Renault 5, R12, R18, R20, R9, Clio. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Mercedes Type 126 2 cat pièces dét. moteur M110 : 67 p. + châssis carrosserie : 175 p. + volume : introduction pour le service. Prix : 60 €. Tél.: 05 63 41 09 44 (dépt. 81).

Notice conduite, entretien véhicules Dodge 4x4, 6x6, 77 pages, 45 € port inclus. Étudie technique Jeep types Willys, Ford, textes, planches, 30 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Notices entretien voitures toutes marques années 50 à 80, surtout Peugeot et Renault. Liste sur demande. Envoi suivi. 15 €. Mail : tanguyls@laposte.net (dépt. 14).

Porte-clés émaillés Simca, DS, ID originaux Simca avec hirondelle années 50, Simca Aronde, DS 19 et ID 19. Plusieurs exemplaires de chaque disponibles. Prix : 15 € pièce avec attache, 10 € sans et comptez 2 € de frais de port en suivi si envoi. Prix : 15 €. Mail : tanguyls@laposte.net (dépt. 14).

Renault Dauphine, ancien poster (0,99x0,75) + poster Peugeot cabrio 176, noir/blanc 1,17x0,77 + posters Renault divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault MR et PR : R4, R5, R6, R8, R9, R11, R12, R14, R15, R16, R17, R18, R20, R30, Fuego, Estafette, Trafic, 4 CV, Dauphine, Floride, + posters neufs et divers RTA. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Revues aviation, album Fanatique Aviation, Aviation 2000, Aviation magazine, Aviatsport, Pilote privé et divers. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

RTA années 50 à 80, plus de 100 numéros Peugeot, Renault, Simca, Fiat, Ford, Opel, Camions + divers + 20 Auto Expertise. Prix : 350 € le lot. Tél.: 02 35 04 18 05 (dépt. 76).

RTA Chevrolet Corvair, Triumph TRZ-TR3, Renault 6 TL, n° spécial sur le dépannage mise au point moteur diesel, Opel Record, Mini et Mini Cooper et S, Ford Taunus MP3. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

RTA Citroën 11, 15, 11D, B2, B10, B14, 2 CV, TYEA, 5 CV, Ami 6, 8, Dyane, GS, BX, C15, Tub 600, 1200 kg, Renault Juva, Viva, Nova,

DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES : annonces.gazoline.net

ou remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à **Gazoline - Service Petites Annonces - 50 boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud - Tél. : 01 47 11 20 42**

1 PA texte Gratuit
SANS PHOTO
Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte
AVEC PHOTO
VOUS ÊTES ABONNÉ 7€
VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

Règlement par chèque à l'ordre de : **HB Publications**

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

■ PA SANS PHOTOS (GRATUIT) ■ PA PHOTO ABONNÉS (7€) ■ PA PHOTO NON ABONNÉS (10€)

MARQUE.. MODELE.. ANNEE......................

Nom

Prénom

Adresse

CP

Ville

Tél

Mail

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)

4 CV, Dauphine, R3, R4, R5, R8, R12 Gordini, R14, R18, R20, R25, Espace 1 2, Estafette SG2, SG3, Trafic Express. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA Jeep, GMC, Dodge, UMM, M29, M8, VLR, BJ, HJ Toy, 8 KT Panda, Méhari, R18 4x4. Land, Suzuki, Discovery, Vitara, Xtrail, Frontera, Niva, 504, 505, Dangel, Diamont, Peugeot 201, 202, 401, 601, 203, 403, 404, 204, 104, 604, DB3, Panhard, Ford, Fiat. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA lot de 200 diverses, des années 1960 à 2000 environ, Renault, Peugeot, Citroën, Simca, Ford, Fiat Volkswagen, Opel, Mini. Prix : 600 € le lot, pas de détail. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Série de documents sur l'usine Peugeot de Lille (Indenor) historique, portes ouvertes, diapositives, etc. Prix : 6 € + frais de port éventuels. Tél.: 06 32 90 55 05, francisde-bail@orange.fr (dépt. 59).

Achats Docs-Automobilia

Austin Mini Cooper 1300 injection de 1992 : revue technique, urgent. Tél.: 06 28 22 55 48, laisser message si absente (dépt. 59).

Tout sur le vélo couché "Vélostable" : documents, publicité, photos, etc. Tél.: 06 79 79 71 11 (dépt. 77).

Tout sur les cyclecars Villard, documents, photos, publicité, etc, ainsi que témoignages. Tél.: 06 79 79 71 11 (dépt. 77).



Volkswagen recherche historique kit Cox Baja fabrique document, merci d'avance. Tél.: 06 30 53 82 91 (dépt. 26).

Divers

AUTORADIOS

Vends autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokay. Prix : 40 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends autoradio Blaupunkt Golpo Göttingen, 12 volts Vintage, fonctionne. Prix : 25 € port inclus. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

Vends autoradio de 1991 Philips avec lecteur cassette et notice d'utilisation DI501505511515. Prix : 80 €. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

Vends autoradios diverses marques, an. 70/90, 5 postes. Prix : 50 € le tout. Tél.: 06 73 24 63 36

Vends autoradio jamais montés marque Llaker et Panasonic. Prix : 100 € pièce. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

ENSEIGNES

Vends enseigne éclairante huile Motul double face résine 1m par 1m, bel état. Prix : 160 €. Tél.: 06 62 04 81 75 (dépt. 58).

Vends enseigne lettres métal Peugeot dimension de chaque lettre 500 mm bleues. Prix : 150 €. Tél.: 06 84 06 52 77, jc.marciniak@wanadoo.fr (dépt. 93).

Vends enseigne lumineuse Veedol, dimensions 150 x 65. Prix : 160 €. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

OUTILLAGE

Bac récupérateur d'huile pour vidange moteur. Excellent état. Diamètre: 40 cm. Prix : 4 €. Tél.: 06 32 90 55 05, francisde-bail@orange.fr (dépt. 59).

Vends 1 poste de soudure autogène, 2 bouteilles 4,5 m³ 3/4 pleines mano neuf chalu soudeur + 1 découpeur flexible. Prix : 280 €. Tél.: 06 21 82 61 55 (dépt. 07).

Vends appareil banc de réglage Souriau réf. : 125302, bon état, prix bas. Tél.: 06 72 52 89 72 (dépt. 63).

Vends chalumeau Oxy acety neuf, 1 chauffeur, 1 chalumeau découpeur + 10m de tuyau. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends coffret douilles Facom 6 pans en pouces + jeux clés plates à œil série 40 en pouces + 1 clé Facom série 62. Tél.: 06 11 68 52 74 (dépt. 22).

Vends coffret outils Peugeot réf. 80206 complet, +1 outil de maintien distribution 204 à 305. Tél.: 06 11 68 52 74 (dépt. 22).

Vends compresseur Comper 500l, bi-cylindre, bon état, tri. 700 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Vends divers outillages mécanique, tôlerie, peinture, cabine peinture, pont élévateur, pose à soudure Mig, etc. Cause retraite. Tél.: 05 45 65 90 40 (dépt. 16).

Vends équerre de carrossier, en bon état, sur roulettes sans vérin. Prix : 150 €. Tél.: 06 83 02 22 70 (dépt. 58).

Vends gros coffret outils KS Tools garantie à vie, cliquets 1/2 3/8 1/4 + douilles longues + courtes + nombreux embouts Torx BTR éloile très complet, état neuf peu servi, prix sympa. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Vends grosse trousse à outils cuir en pouces pour auto ou moto US/GB, très complète, état neuf, servi 1 fois + outils Facom coffrets 1/2 1/4 + clé mixte + dynamométrique + divers outils tournevis, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Vends lève soupapes. Coffret arrache moyeux. Dépressiomètre. Arrache rotules Facom. Kit TAS carrosserie. Anaslyseur "80 line". Chalumeau Oxypower, CV60, CV110. Tél.: 07 80 51 86 75 (dépt. 41).

Vends lot de marteaux pour chaudronnier carrossier, limes, scies, forets, tarauds, disques émeri cisailles + divers outils. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends moteur de compresseur Westinghouse Paris réf. sur bloc fonte 16146 réf. poulie 3524. Prix : 20 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Vends outillages pneumatiques perçeuses meuleuse 3200 tr/mn, perceuse droite, pistolet tournevis meuleuse enrouleur 10 m, aspirateur bonbonne. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends poste à soudure électronique, pds 1,5 kg, neuf, 150 €. Riveteuse pneumatique, très bon état, 120 €. Cisaille à tôle 2% maxi, 100 € + divers matériel. Tél.: 06 21 82 61 55 (dépt. 07).

Vends sac textile Facom, rangement réf, BS, SM, BPG, neuf emballé. Prix : 29 € port inclus. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

Vends tôlier, marteaux, tas divers, 2 olives, bigornes, photos à voir, 85 baguettes d'étain, manos O. et A. chalu. becs, étoile. À voir sur place. Faire offre. Tél.: 01 47 49 31 85 (dépt. 92).

Vends tour à bois Guillet avec palier bronze neuf avec moteur 380 V + accessoires. Prix : 60 €. Tél.: 04 92 84 30 82

POMPES À ESSENCE

Vends pompes à essence Fletr. 12V marque SU 12V, 50 €. Pompe SU élect. Bosch 12V, état de marche, 50 €. Tél.: 03 22 40 54 75 (dépt. 80).

TISSUS, VÊTEMENTS

Vends blouson pilote hélicoptère cuir noir épais (2 kg) très bon état, taille XL. Prix : 250 €. Tél.: 06 03 93 00 54, moukaro@hotmail.fr (dépt. 75).

Vends pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

AUTRES

Recherche une paire de meule de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Retraité petite retraite, amoureux Traction Avant Citroën cherche personne généreuse pour me faire cadeau avec petite réparation de ce genre de véhicule. Merci. Tél.: 06 44 86 63 71 (dépt. 49).

Vends chargeur batterie 24 volts, 90 amp, 70 kg, conviendrait véhicules militaires, poids lourd ou jumeler 2 batteries 12 volts. Prix : 50 €. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Vends huile spéciale antibruit pour boîtes de vitesses et ponts bruyants, très efficace. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Texte et photos **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Audi Sport Quattro



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT591 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Pikes Peak 1984 (n°7) - **Prix :** 69,90 euros.

C'est avec cette Quattro que Michèle Mouton deviendra, en 1984, la première pilote tricolore à gagner Pikes Peak en catégorie Rallye. En 1985, avec la même auto, elle renouvelle l'expérience et remporte le classement général en établissant un record absolu sur cette épreuve. 2 000 exemplaires de cette miniature fidèle à l'original seront fabriqués. L'absence de parties ouvrantes est bien le seul défaut qu'on peut lui trouver.

BMW M1













Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 et 1/12 - **Réf. :** 155822901, 155812935, 155802940, 155792950 et au 1/12 125792927 et 125792928 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** variées - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** coursifiée - **Prix :** 99,95 euros au 1/18 et 199,95 euros au 1/12.

Minichamps propose six versions de la bouillonnante BMW M1. Deux au 1/12 (réf. 125792927 et 125792928, toutes deux aperçues en Procar en 1979), quatre au 1/18 : 354 exemplaires de la M1 pilotée lors des 24 Heures du Mans 1984 (réf. 155822901), 504 exemplaires de celle qui a couru les 6 Heures de Silverstone en 1981 (réf. 155812935) et 354 exemplaires de la voiture victorieuse en Procar sur le Circuit de Monaco en 1980 (réf. 155802940) ainsi que de la M1 vue en Procar série en 1979 (réf. 155792950).

BMW 325I E30 Baur 1988



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT767 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge brillant - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

A l'origine, la BMW E30 n'était disponible qu'en version deux portes. BMW délégua à Baur la tâche d'en faire un cabriolet. C'est ainsi que 10 865 unités seront transformées pour l'Europe et 3 561 pour l'Afrique du Sud. Des véhicules très recherchés de nos jours. Ottomobile propose la miniature en version cabriolet ouvert, ce qui permet d'apprécier le réalisme de l'aménagement intérieur.

Chevrolet Nova 1971



Nom du fabricant : GMP - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 18903 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** noir mat - **Parties ouvrantes :** capot moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** police - **Prix :** 129,90 euros.

Les fans de la série télé *Rick Hunter* auront reconnu sans mal la voiture de l'inspecteur du même nom. Grâce à GMP, elle nous est offerte en miniature de manière plutôt réaliste, malgré l'absence d'immatriculation avant (tout de même présente à l'arrière). De plus, elle est fournie dans un très beau boîtage carton rappelant l'ambiance de la série. Le capot moteur est ouvrant et le châssis détaillé. Signalons, en outre, une direction fonctionnelle.

Citroën DS 19 Corbillard



Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** rio 4577 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et ornements de toit - **Décorations :** corbillard - **Prix :** 69,90 euros.

Voici une nouvelle déclinaison de la DS 19 Break que Rio présente cette fois en version corbillard. La décoration est en décalcomanies et les ornements de toit réalisés en partie en photodécoupe.

Fiat 18 BL

Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** rio 4576 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** bicolore orange et crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Birra Peroni - **Prix :** 69,90 euros.



La marque de bière Peroni fut créée en 1846 à Vigevano par Francesco Peroni. Dans ses trois usines italiennes situées à Rome, Bari et Padoue, elle utilisa ce camion léger Fiat 18 BL qui fut fabriqué entre 1911 et 1921 à plus de 20 000 exemplaires et que Rio a parfaitement reproduit au 1/43. Quel plaisir de voir des véhicules d'avant-guerre en miniatures !

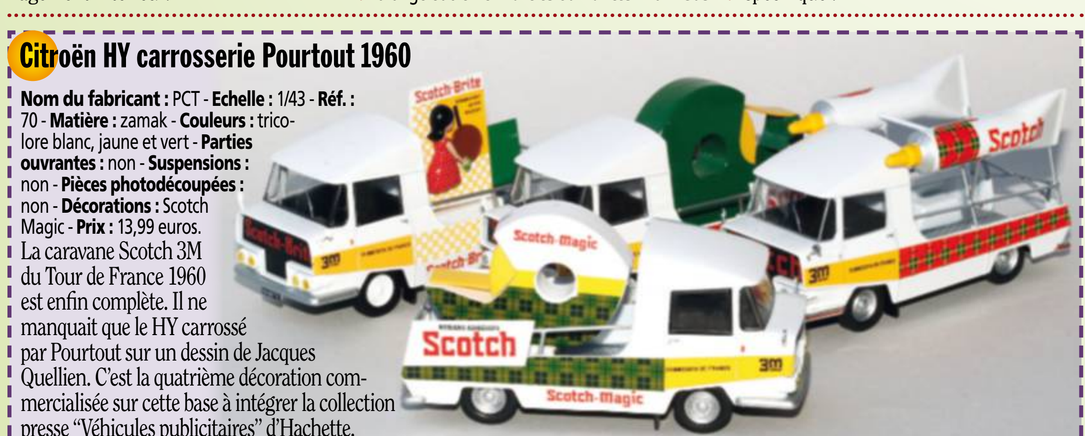
Fiat 238 Fourgon tôlé 1972



Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** rio 4578 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** kaki - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Polizia 1972 - **Prix :** 61,90 euros.

Ce fourgon Fiat est une véritable star en Italie (plus de 500 000 exemplaires produits de 1967 à 1983). Il est donc normal que Rio nous en offre une multitude de variantes, dont cette nouvelle version Polizia de 1972. Notons l'absence de gyrophare et la présence, sur l'avant du toit, d'une sirène. Les décalcomanies mal collées ne devraient pas résister dans le temps. Bravo, par contre, pour les essuie-glaces en photodécoupe et l'immatriculation spécifique !

Citroën HY carrosserie Pourtout 1960



Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 70 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** tricolore blanc, jaune et vert - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Scotch Magic - **Prix :** 13,99 euros.

La caravane Scotch 3M du Tour de France 1960 est enfin complète. Il ne manquait que le HY carrossé par Pourtout sur un dessin de Jacques Quellien. C'est la quatrième décoration commercialisée sur cette base à intégrer la collection presse “Véhicules publicitaires” d'Hachette.

Ford Escort RS Cosworth 1992



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT791 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

Pour succéder à la Sierra en compétition, Ford choisit l'Escort et doit en assembler 2 500 exemplaires pour le grand public afin de l'homologuer en Groupe A. Ce sera chose faite en 1992 avec la sortie de cette spectaculaire Escort RS Cosworth. On reconnaît cette bête de rallye à son énorme aileron arrière permettant d'exploiter au maximum la charge aérodynamique et les 220 ch de son bloc quatre cylindres en ligne. Un véhicule parfaitement reproduit par Ottomobile qui verra le jour à 1 500 exemplaires au 1/18.

Ford Mustang Cobra II 1976

Nom du fabricant : Greenlight - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 86516 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc avec bandes bleues - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** "Drôles de dames" - **Prix :** 22,90 euros.

Voici la Ford Mustang Cobra II de Jill Munroe, alias Farrah Fawcett, l'une des quatre "Drôles de dames" de la série télévisée bien connue qui fut diffusée en France du 21 mars 1976 au 24 juin 1981. Diplômée de la police de Los Angeles, celle-ci démissionna pour réaliser son rêve : devenir pilote de course automobile. On imagine le plaisir qu'elle a dû prendre au volant de cette Mustang durant la saison 1 de la série. La reproduction de Greenlight est impeccable.

GM Firebird III 1958



Nom du fabricant : BoS-Models - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** BOS87425 - **Matière :** résine - **Couleurs :** gris métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 29,95 euros.

Le prototype signé General Motors a été exposé au Motorama en 1959. Ce concept car extravagant, doté d'une carrosserie en fibre de verre et de deux verrières, possédait sept petites ailes et ailerons de queue testés de manière intensive dans un tunnel à vent. Jugé trop en avance sur son temps, le véhicule ne sera jamais commercialisé. Les lignes de cette miniature sont justes et la finition soignée. Voilà qui ravira les amateurs de 1/87.

GMC Vandura 1983



Nom du fabricant : Greenlight - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 86515 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** tricolore gris métallisé, rouge et noir ou gris métallisé, vert et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** "L'Agence tous risques" - **Prix :** 22,95 euros.

Les amateurs de la série américaine *L'Agence tous risques* reconnaîtront sans peine le GMC Vandura de Mister T. Si la réalisation est de bonne facture, on regrette l'absence de parties ouvrantes et un aménagement intérieur quasiment inexistant. Les collectionneurs avertis pourront toujours partir en quête du Graal : une variante diffusée en très peu d'exemplaires et baptisée "Green Machine" par Greenlight, sur laquelle toutes les parties rouges sont peintes en vert. Bonne chasse !

Jaguar XJ-S Lynx Eventer 1982



Nom du fabricant : GT Spirit - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** GT 216 - **Matière :** résine - **Couleurs :** vert anglais - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 99,90 euros.

Cette Jaguar dérivée du coupé XJ-S a été transformée par Lynx en un luxueux break de chasse équipé d'un moteur V12 de 5,3 litres et 295 ch. Cette carrosserie se retrouve aujourd'hui réduite en résine pour un résultat impeccable. Le prix de vente est justifié étant donné le réalisme de la ligne et la qualité de finition générale. L'imitation des cuirs Connolly est absolument parfaite. Difficile de résister !

Jaguar XKSS 1956



Nom du fabricant : Greenlight - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 86434 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert anglais - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** avec figurine de Steve McQueen - **Prix :** 35,95 euros.

Greenlight consacre une collection à Steve McQueen. Outre les voitures de *Bullitt*, on retrouve la Porsche 917 K du film *Le Mans* ainsi que cette Jaguar XKSS que l'acteur a possédée (elle avait été fabriquée en seulement seize exemplaires). Il s'agit de la version routière de la Jaguar Type D, vainqueur des 24 Heures du Mans en 1955, 1956 et 1957. La star la vendra en 1967 avant de la racheter deux ans plus tard pour la garder jusqu'à sa mort, en 1980. La miniature est accompagnée d'une bien peu ressemblante figurine censée représenter Steve McQueen.

Koenig F48 1991



Nom du fabricant : GT Spirit - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** GT221 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 99,90 euros.

La Ferrari 348 qui sert de base à cette préparation "made by Koenig" reçoit une paire de turbos boulonnés sur son moteur V8 de 3,4 litres. Le style est entièrement repensé et le résultat ressemble à un croisement entre une 348 et une F40. Aujourd'hui, les réalisations du préparateur munichois sont entrées dans la légende et leur cote monte en flèche. Quant à nous, on est heureux d'en voir une pointer son museau au 1/18 et avec ce niveau de finition.

Mercedes-Benz 300 SL (W198) 1955



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 110037210, 110037211 et 110037212 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** gris métallisé, rouge, crème - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 119,95 euros.

Cette 300 SL sera disponible en trois coloris : 600 exemplaires en gris métallisé (réf. 110037210), en rouge (réf. 110037211) et 300 unités en crème (réf. 110037212). Les finitions sont parfaites, la ligne détaillée et les portières ouvrantes. Le prix de vente est par contre élevé…

Mercedes-Benz 770



Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** rio 4575 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** camouflé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** étoile sur calandre - **Décorations :** Afrikakorps 1941 - **Prix :** 89,90 euros.

L'Afrikakorps était le détachement allemand opérant en Afrique du Nord. Le général Rommel le commanda de janvier 1941 à mai 1943 et avait notamment pour véhicule cette superbe Mercedes-Benz 770. Une voiture de luxe fabriquée entre 1930 et 1943 souvent réservée aux militaires haut gradés. On notera que Rio n'a pas hésité à accompagner sa miniature de deux figurines qui font hélas augmenter le prix de vente.

Land Rover 109 Pick-Up Série II 1959 bâché et non bâché

Nom du fabricant : Model Car Group - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** MCG18092 et MCG18094 - **Matière :** résine - **Couleurs :** gris clair, bicolore bleu ciel et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,95 euros.

MCG propose deux variantes de ce mythique Land Rover : une version sans bâche peinte en gris clair (réf. MCG18092) et l'autre dans un coloris bleu clair avec bâche blanche (réf. MCG18094). Au passage, on remarquera le réalisme de cet accessoire. On regrette l'absence de parties ouvrantes, de suspension, d'immatriculation et de direction fonctionnelle. Le prix de vente abordable, la ligne parfaite et le niveau de finition feront vite oublier ces négligences !





Mercedes-Benz German Staff Car "G4"

Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/72 - **Réf. :** 03268 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** au choix - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** au choix - **Prix :** 13,45 euros.

Cette "German Staff Car", comme dénommée par Revell, reproduit une auto autrefois utilisée par la Wehrmacht lors de la Seconde Guerre mondiale. Il s'agit d'une tout-terrain à trois essieux. La carrosserie est en ABS, les axes de roues métalliques et les roues sur pneus en caoutchouc, pour plus de réalisme. Les décalcomanies fournies dans le boîtage permettent de réaliser deux décorations différentes, mais les peintures et la colle ne sont pas fournies. Maquette composée de 96 pièces pour une longueur totale de 7,7 cm.

Monteverdi 375L 1969



Nom du fabricant : Néo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** NEO49546 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et grille de calandre - **Décorations :** non - **Prix :** 74,95 euros.

Dotée d'un maximum de pièces rapportées et de photodécoupe, le tout sur une carrosserie parfaitement réduite, cette Monteverdi a déjà été proposée en noir (réf. NEO43631), mais elle fut rapidement épuisée. Elle revient dans un joli coloris avec un niveau de finition toujours aussi élevé.

Opel Rekord 1900 1968



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 437684601, 437684610 et 437694641 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bicolore noir et jaune - **Parties ouvrantes :** Non - **Suspensions :** Non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** coursifiée - **Prix :** 76,95 euros.

Minichamps propose trois Opel Rekord 1900 en résine qui, même si elles ne disposent pas de pièces photodécoupées, ne souffrent d'aucune critique. Elles se distinguent uniquement par leur numéro de course. La "201" fut conduite par Carolus Magnus sur le circuit de Zolder en 1968 et ne sera commercialisée qu'en 300 exemplaires, tout comme la "610" vue sur le ring d'Hockenheim, toujours en 1968. La "41", disponible en 400 exemplaires, fut pilotée par Niki Lauda en 1969.

Peugeot 405 T16 Grand Raid 1990



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT 532 - **Matière :** résine - **Couleurs :** jaune Camel - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Paris/Tripoli/Dakar (n°203) - **Prix :** 69,90 euros.

Pour sa dernière participation au Paris-Dakar en 1990 (avant que Peugeot ne s'engage aux 24 Heures du Mans), la 405 T16 pilotée par Vatanen et Berglund remportera le trophée. Ottomobile nous offre la version "Départ de Paris", mais sachez qu'une variante "salie" est aussi vendue par Top Marques Collectibles. Elle coûte beaucoup plus cher ! Contrairement à cette dernière, le principal sponsor n'est pas présent sur la finition "non salie".

Coffret 70 ans de Porsche



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 450372700 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** portes arrière - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** rampes d'accès arrière - **Décorations :** Porsche Racing - **Prix :** 198,95 euros.

Pour marquer les 70 ans de Porsche, Schuco présente ce transporteur de course de l'équipe d'usine Porsche dans un coffret au 1/43 qui comprend également une Porsche 908 à queue courte et une à queue longue. Ce véhicule est très attrayant en raison de la finesse des détails. L'ouverture de la porte arrière vous permet de faire glisser les rampes pour charger les autos dans le camion qui peut en contenir deux. Cette édition spéciale est limitée à 700 exemplaires et sera livrée dans un coffret en bois du plus bel effet.

Peugeot 504 Break





Nom du fabricant : Odéon - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 025, 026 et 027 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc, bicolore jaune et rouge, orange et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Mavic et Pinder - **Prix :** 49 euros.

La finition blanche de ce break 504 (réf. 025) devrait satisfaire tous ceux qui aiment bricoler une décoration. Elle sera accompagnée de la vraie version Mavic du Tour de France 1977 (réf. 026) et d'une déclinaison Cirque Pinder (réf. 026) avec tous ses accessoires. Malheureusement, nous ne remarquons aucune partie ouvrante.



Porsche 911 Carrera RS 3.8 1993



Nom du fabricant : GT Spirit - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** GT735 - **Matière :** résine - **Couleurs :** gris métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 99,90 euros.

GT Spirit commercialise la version civile de la 911 RSR engagée en compétition : une auto rare car produite à l'échelle 1 à 90 exemplaires, ce qui renforce encore la légende autour de ce modèle. Les ressorts et amortisseurs proviennent de chez Bilstein, la rigidité du châssis est également retravaillée. Rien à redire du côté de la miniature, aucun détail ne manque et l'aménagement intérieur est très soigné. On est donc heureux de voir apparaître cette star au 1/18 pour ses 25 ans.

Porsche 908/02



Nom du fabricant : Best Models - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** BEST9726 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** 1 000 km du Nürburgring 1971 (n°9P) - **Prix :** 61,90 euros.

Les 1 000 km du Nürburgring 1971 verront cette année-là trois Porsche 908/03 truster le podium. Cette version 908/02 pilotée par l'équipage Wicky et Cabral pour le Team Willi Kauhsen Racing Team s'y classa en dixième position. Les amateurs de cette course mythique seront donc contents de pouvoir acquérir cette Porsche qui n'avait pas spécialement emballé les fabricants jusqu'à présent, préférant reproduire maintes et maintes variantes des versions victorieuses.

Nissan Silvia Spec R Aero (S15) 1999

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT273 - **Matière :** résine - **Couleurs :** Sparkling Silver - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

La Nissan Silvia S15 est sortie en 1999. Le style de cette septième génération est fluide, agressif et plus affirmé que sur la précédente mouture. Côté châssis, elle offrait de nouveaux amortisseurs, ressorts et barres antiroulis et une direction plus directe. Avec ses 250 chevaux et son turbo, elle avait le 0 à 100 km/h en six secondes, ce qui faisait d'elle la plus rapide des Silvia. Ottomobile nous propose 1 500 exemplaires dans ce coloris gris métallisé appelé " Sparkling Silver". La miniature est parfaite, comme très souvent chez ce fabricant français.



Porsche 550 RS



Nom du fabricant : Best Models - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** BEST9727 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** gris métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** 10 Heures de Messina 1958 (n°22) - **Prix :** 61,90 euros.

Pilotée par l'équipage composé du Brésilien Christian "Binon" Heinse et de l'Allemand Paul Ernst Strehler lors des 10

Heures de Messina en 1958, cette 550 RS remporta la course devant une Lancia Aurelia B20. Best Models diffuse ici une parfaite reproduction où il ne manque que le pilote. La 550 RS ne fut fabriquée qu'en 90 exemplaires de 1953 à 1956 et fut hélas rendue célèbre par l'accident mortel de James Dean au volant de sa Little Bastard.

Range Rover



Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/76 - **Réf. :** 76RCL002 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** bleu foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** expédition britannique Trans-Americas 1971 - **Prix :** 9,95 euros.

C'est avec l'un de ces Range Rover que l'expédition britannique Trans-Americas s'élança de l'Alaska pour se rendre au Cap Horn en 1971. Rien n'a été oublié sur cette miniature dotée d'un pare-buffle avant sur la calandre avec projecteurs encastrés et d'une galerie chargée de deux roues de secours et de deux échelles. Sa petite taille et tous ses accessoires la rendent très séduisante !

Renault Spider 1998





Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT748 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu sport - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

Ottomobile fête les 20 ans du Renault Spider en proposant 1 500 unités de ce véhicule en résine peint dans un superbe bleu sport. Eh oui, déjà 20 ans pour cette auto assemblée, à l'échelle 1, dans l'ex-usine Alpine. Avec ses 930 kilos et son moteur 4 cylindres de 147 ch, elle offrait de belles sensations, cheveux au vent, même dans cette variante avec pare-brise.

Outils de maquettiste



Nom du fabricant : Revell - **Réf. :** 39077, 39078 et 39079 - **Prix :** 7,89 euros par blister.

Le fabricant Revell sort une gamme d'outils destinée à ceux qui aiment monter des kits en résine : un jeu de six mini-limes dites "aiguilles" (réf. 39077) pour ébavurer les kits ou ajuster parfaitement les parties ouvrantes sur les maquettes ; une pince combinée (réf. 39078) pour donner forme aux pièces photodécoupées ; une minipince à long bec (réf. 39079) pour les pliages et les ajustements précis ou la manipulation d'une pièce ou d'un kit.

UAZ 452A, UAZ 452V et UAZ 452 Van



Nom du fabricant : Premium ClassiXXs - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** PCL47072, PCL47074 et PCL47070 - **Matière :** résine - **Couleurs :** kaki, bicolore bleu clair et blanc, vert et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** grilles de calandre - **Décorations :** ambulance militaire - **Prix :** 89,95 euros.

Premium ClassiXXs diffuse trois nouvelles décorations de ce fourgon russe produit depuis 1965 par UAZ dans la ville d'Oulianovsk. Il s'agit d'un constructeur spécialisé dans la fabrication de 4x4, et le petit 4x4 UAZ 469 assemblé depuis 1972 est une véritable légende pour les amateurs qui cherchent un vrai franchisseur à prix riquiqui. Dommage pour l'absence d'immatriculation, de suspension, de direction et de parties ouvrantes, mais saluons un prix de vente qui reste raisonnable.

Toyota Celica ST185 1993

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT595 - **Matière :** résine - **Couleurs :** tricolore blanc, vert et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Rallye de Monte-Carlo 1993 (n°3) - **Prix :** 69,90 euros.

Cette Toyota pilotée par Didier Auriol et Bernard Occelli a fini victorieuse du Monte-Carlo 1993. En modèle réduit, elle existe déjà, dans cette version nuit en résine, chez Top Marques (réf. TOP034A) au prix de 200 euros. La miniature d'Ottomobile coûte trois fois moins cher et sa qualité de finition est irréprochable.

Volkswagen Combi T1 plateau long 1955



Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 07008 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et logo avant - **Décorations :** Porsche Service - **Prix :** 189 euros.

Il s'agit sans aucun doute de la version la plus connue du Transporter VW qui, dans la seconde moitié des années 50, a été modifié par Bunker, l'équipe de course américaine privée, pour transporter leurs Porsche. Parfaite reproduction où il ne manque que la Porsche qui aurait pu prendre place sur le plateau. Saluons les essuie-glaces et le logo avant en photodécoupe.

Volkswagen Combi fourgon tôlé T1



Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/16 - **Réf. :** 07049 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** portières et hayon ouvrants - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Porsche Stuttgart - **Prix :** 95,60 euros.

Revell édite cette maquette de Combi dont les portes avant et le hayon sont fonctionnels. La reproduction du moteur quatre cylindres, à refroidissement à air et issu de la Cox, est impeccable, tout comme le rendu des parties chromées. La décoration Porsche est en décalcomanies, mais la colle et la peinture ne sont pas fournies.

Volkswagen Golf Cabriolet 1995



Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/18 -**Réf. :** 188433 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

Cette Golf Cabriolet de deuxième génération est ici déclinée en version capote ouverte dans ce superbe coloris rouge. On regrette l'absence de parties ouvrantes et l'immatriculation allemande que nous aurions préférée plus locale. Sinon, le reste de la miniature, à l'instar de l'aménagement intérieur, est d'un réalisme saisissant.

Volvo Duett PV445 tôlé et vitré 1956





Nom du fabricant : Néo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** NEO45722 et NEO45723 - **Matière :** résine - **Couleurs :** beige clair et bicolore bleu et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 74,95 euros.

La Duett PV445 fut produite par Volvo de 1953 à 1969 et fabriquée en trois styles de carrosserie : break, fourgonnette et avec une cabine avant posée sur un châssis arrière nu. Quelques cabriolets existeront également. Néo décline deux carrosseries différentes au 1/43 : break tôlé peint en beige clair (réf. NEO45722) et version vitrée bleue avec toit blanc (réf. NEO45723). Rien à redire s'agissant de la finition et de la ligne générale, on regrette juste l'absence d'immatriculation.

Zunder Cupe 1964

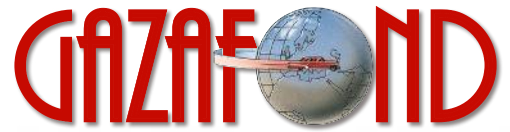


Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 05023 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** grilles de capot arrière - **Décorations :** non - **Prix :** 108 euros.

En 1959, les frères Nelson José et Eligio Oscar Bongiovanni fondèrent une société de production de véhicules nommée "Industrias del transporte Auto SRL" qui, dès 1961, proposa la "Zunder" type 1500 équipée d'un moteur Porsche. En 1964, ils construisirent leur propre interprétation de ce véhicule sous la forme de deux prototypes de coupé fortement inspirés de la Karmann Ghia.

DISTRIBUTEURS

Ge-Mini : 04 74 03 52 28 pour Best Models, Neo et Rio.
Momaco : 01 43 76 44 15 pour GMP, Greenlight, Model Car Group, Odéon, Oxford, Premium ClassiXXs et Schuco.
Ottomobile : 02 97 75 61 02.
GT Spirit : 02 97 70 42 25.
T2M : 03 87 29 25 20 pour Minichamps.
Hachette Collections : 01 60 39 65 14 pour PCT.
Revell France : 03 80 54 13 13.






Il faut l'acheminer

Par Jean-Luc Delvaux





